

FACULTE DE DROIT DE L'UNIVERSITE DE BORDEAUX

L'ŒUVRE DE CLEIRAC

EN DROIT MARITIME

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(Sciences juridiques)

SOUTENUE DEVANT LA FACULTÉ DE DROIT DE BORDEAUX

le jeudi 12 juin 1924, à 3 heures du soir

PAR

Adrienne GROS

BORDEAUX

IMPRIMERIE DE L'UNIVERSITÉ

Y. CADORET

17, RUE POQUELIN-MOLIÈRE, 17

—
1924

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE BORDEAUX

L'ŒUVRE DE CLEIRAC

EN DROIT MARITIME

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(Sciences juridiques)

SOUTENUE DEVANT LA FACULTÉ DE DROIT DE BORDEAUX

le jeudi 12 juin 1924, à 3 heures du soir

PAR

Adrienne GROS

BORDEAUX

IMPRIMERIE DE L'UNIVERSITÉ

Y. CADORET

17, RUE POQUELIN-MOLIÈRE, 17

1924

FACULTE DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE BORDEAUX

PROFESSEURS HONORAIRES : MM. SAUVAIRE-JOURDAN, $\S$ I.; BARDE, $\S$ I.

MM. DUGUIT, O. $\S$, $\S$ I., *Doyen*, professeur de *Droit constitutionnel et administratif*.

DE BOECK, $\S$ I., *Assesseur du Doyen*, professeur de *Droit international* et chargé d'un cours de *Droit international privé* (Licence).

BENZACAR, $\S$ I., professeur d'*Economie politique* et chargé d'un cours de *Législation financière* (3^e année).

FERRON, $\S$ I., professeur de *Droit commercial*.

FERRADOU, $\S$ I., professeur d'*Histoire du droit* et chargé d'un cours d'*Histoire du droit* (Doctorat).

MARIA, $\S$ I., professeur de *Droit romain*.

MARGAT, $\S$ I., professeur de *Droit civil* et chargé d'un cours de *Droit civil* (Capacité).

BONNECASE, $\S$ A., professeur de *Droit civil* et chargé d'un cours de *Droit maritime* (3^e année).

PALMADE, $\S$ A., $\S$, professeur de *Droit civil* et chargé d'un cours de *Droit civil* (Capacité).

VIZIOZ, professeur de *Procédure civile* et chargé d'un cours de *Droit civil comparé* (Doctorat).

PIROU, $\S$ A., professeur d'*Economie politique et Science financière* et chargé d'un cours d'*Histoire des doctrines économiques*.

BONNARD, $\S$ I., $\S$, professeur de *Droit administratif* et chargé d'un cours de *Droit constitutionnel* (Doctorat).

POPLAWSKI, professeur de *Droit criminel* et chargé d'un cours de *Législation industrielle*.

BOYÉ, chargé du cours de *Droit romain* (2^e année) et du cours de *Pandectes*.

M. MONTIGAUB, $\S$ I., *Secrétaire*.

M^{me} COSTES, *commise au secrétariat*.

M. SALINGARDES, $\S$ I., *bibliothécaire*.



COMMISSION DE LA THÈSE

MM. BONNECASE, professeur	Président.
FERRON, professeur.....	} Suffragants
FERRADOU, professeur.....	

L'ŒUVRE DE CLEIRAC

EN DROIT MARITIME

INTRODUCTION

Cette introduction a pour objet d'indiquer brièvement le but et l'intérêt de cette étude et de donner les renseignements que l'on possède sur Cleirac.

Le titre même : *l'Œuvre de Cleirac en droit maritime*, renseigne sur le but que l'on s'est proposé et laisse entendre que les Us et Coutumes de la Mer ne sont pas le seul ouvrage de cet auteur. Il a, en effet, écrit trois traités, l'un sur *l'Usage du négoce ou commerce de la banque des lettres de change* ⁽¹⁾, le second sur le *Royal ambre gris*, le troisième enfin relatif au *Droit de Coste*. Il explique en termes qui peignent en même temps son caractère, de quelle façon il fut amené à les rédiger :

« Pendant les paroxismes, ou les gros'accez des mouvemens en desordre de la Province de Guyenne, je mesprisay de prendre party d'inconstance (quoy qu'en apparence j'en esse l'occasion bien parée) et preferant la Paix interieure ou le repos de l'Ame, à l'embroüillement des turbulens, et

(1) Ce livre a été publié à Paris, en 1639, chez Charles Augot, au Lion d'Or.
Gros

des fourbes; Pour cet effet, j'entrepris d'employer le grand loisir des vacations, et le peu de repos des vacarmes en la composition de trois Traités gemeaux, dressez à la mode sur des matières bien ordinaires et fort communes, toutefois peu connues : l'un, du Négocie de la Banque des Lettres de change; l'autre du Droict de Coste; et par occasion de sa plus noble et plus naturele piece, le Royal Ambre-gris, que le seul rivage de l'Océan de Guyenne, produit par privilège spécial à l'exclusion de tout le reste de l'Europe » ⁽¹⁾.

L'Usance du négoce est très intéressant en raison de l'importance des questions qui y sont étudiées : change, monnaies, usure et intérêt, lettres de change. On y trouve une reproduction des : « Figures des Ducats de Guyenne et des anciennes Monnoyes Bourgeoises de Bourdeaux pour le même change. » Plusieurs des matières qui font l'objet de ce livre se trouvent mentionnées dans les Us et Coutumes de la Mer, comme on aura l'occasion de le voir ultérieurement ⁽²⁾.

Cleirac s'aperçut, ayant été chargé de rechercher les personnes qui pouvaient détenir des biens provenant de deux navires de Lisbonne qui avaient fait naufrage le 10 janvier 1627, sur la côte de Guyenne, des opérations plus ou moins licites auxquelles le trafic de l'Ambre gris donnait lieu. Il vit bien vite que sa vente, au lieu d'enrichir les inventeurs, ne profitait qu'aux : « Marchâdeaus, mouchards, filoux, bandits, et personnes de neant, lesquelles pipent les inventeurs à la seconde main, qui s'en prevalent à peu d'argent ou par troque de petite et rude mercerie, covenable à la pauvreté desdits inventeurs » ⁽³⁾.

(1) *Usance du négoce*, préface, p. 3 et 4.

(2) Guidon, *Us et Coutumes de la Mer*, chap. 1, art. 1.

(3) *Usance du négoce*, préface, p. 5.

Dans son traité du Royal ambre gris, il rechercha, ainsi qu'il le dit lui-même, les moyens de faire acquérir les bénéfices provenant de ce commerce au Surintendant général de la navigation : « et ce à l'avantage et grand contentement des pauvres Inventeurs qui en sont ordinaiремêт frustrez ou affrontez à la première main, sans qu'ils osent sans plaindre » (4).

Le Droit de Coste a pour objet l'étude d'une matière assez négligée jusqu'alors par les auteurs et relative à : « L'autorité de la Bannière de France, le Commerce et les Privileges des François en Turquie et Barbarie », ces questions étaient familières à Cleirac comme il l'indique « par les examens ou rapport des esclaves échapés ou rachaptés, des facteurs et autres navigans, frequentans, et revenus desdites contrées » (5).

Malgré l'intérêt qu'il pourrait y avoir à étudier ces ouvrages, il ne sera question ici que des Us et Coutumes de la Mer, qui à eux seuls suffiraient à la gloire d'Etienne Cleirac. On essayera de montrer de quelle manière il a compris le droit maritime et l'a étudié; l'importance qu'a présenté son livre et la place qui doit lui revenir parmi les auteurs qui ont écrit sur le même sujet.

Cette étude permettra de jeter un coup d'œil sur l'ensemble du Droit maritime antérieur au xvii^e siècle, droit qui, en général, est étudié comme source de l'ordonnance de 1681 et non pour lui-même, elle offrira donc l'intérêt que présente toute étude historique.

Mais à côté de cet intérêt qui n'est pas négligeable, elle s'en propose un autre plus immédiat et utilitaire, celui

(4) *Usance du négoce*, préface, p. 5.

(5) *Usance du négoce*, préface, p. 6.

d'aider à mieux comprendre certains textes encore en vigueur, certaines institutions qui semblent quelque peu désuètes; il convient, en effet, de ne pas oublier que le livre 2 du Code de commerce s'est inspiré de l'ordonnance de 1681 sur la Marine et que les rédacteurs de celle-ci avaient largement puisé dans les Us et Coutumes de la Mer. Cet exposé ne prétend pas néanmoins suivre avec minutie l'évolution de chaque institution, mais se bornera à donner de brèves indications qui permettront de retrouver aisément les diverses modifications apportées par les siècles au Droit maritime, ne perdant pas de vue que son objet est de mettre en lumière l'œuvre de Cleirac.

Les documents sur cet auteur sont extrêmement rares; les seuls qui donnent sur lui des renseignements intéressants sont ceux publiés par Roborel de Climens ⁽⁶⁾.

Etienne Cleirac est né à Bordeaux, le 22 mai 1583, ainsi que l'atteste son acte de baptême conservé dans les registres de baptême de l'église Saint-André ⁽⁷⁾.

Son père, Héliès de Cleyrac, était Procureur à la Cour, sa mère se nommait Françoise Le Roy. Il fit ses études au collège de Guyenne, très en vogue alors et qui, d'après Montaigne, était le meilleur de France ⁽⁸⁾. Il obtint des lettres de bourgeoisie en 1616 et fut nommé Procureur du Roi à l'Ami-

(6) Roborel de Climens, *Archives historiques de la Gironde*, t. 25. Il nous a été impossible de retrouver *L'histoire d'Etienne Cleirac et du barreau pendant la Fronde*, qui aurait été publiée en 1882 à Bordeaux, par Labraque-Bordenave. Nous avons dû nous contenter des renseignements fournis par la *Grande Encyclopédie* et des documents contenus dans les *Archives de la Gironde*.

(7) « Dudit jour (23 mai 1583) Etienne, filz de maistre Helies de Cleyrac, procureur en la Cour, et de damoiselle Françoise Le Roy, filleul de Monsieur Estienne de La Roche, Bourgeois et marchand de la presant ville et de damoiselle Anne de Mullet, né le dimanche 22 du dit mois, à 9 heures du soir en la parroisse. »

(8) Camille Jullian, *Histoire de Bordeaux*, p. 352.

rauté de Guyenne, en 1628. De son mariage avec Jeanne Plasse, il eut quatre enfants : trois filles, dont deux prénommées, Françoise et l'autre Marie, et un fils, Raymond, dont l'acte de baptême nous a été conservé et qui porte la date du 24 avril 1622 (9).

La conduite de son fils fut, pour Cleirac, la source de nombreux soucis qui sont attestés en termes particulièrement énergiques et douloureux dans son testament. Etienne Cleirac a vécu dans la rue Saint-Siméon, la paroisse de ce nom, avec celles de Saint-Maixent, Saint-Pierre et Saint-Rémi, était habitée à cette époque par les parlementaires (10); il possédait plusieurs maisons dans la ville et des propriétés dans les campagnes environnantes. Mais sur ce point, de même que sur son caractère, la reproduction de ses testaments est préférable à de vains commentaires.

(9) Acte de baptême de Raymond Cleirac : Du dimanche 24 avril 1622, Ramond, fils légitime et naturel de Maître Estienne Cleyrac, avocat en la Cour et de damoiselle Jehanne de Plasse, filleul de Maître Ramond de Cleyrac, procureur au siege presidial de Guyenne et de damoiselle Marie Bolus, nasquit vendredy dernier à huit heures du matin, Saint-Symeon.

(Extrait des registres de baptême de l'église Saint-André de Bordeaux, *Archives historiques de la Gironde*, t. 23.)

(10) Camille Jullian, dans son livre *l'Histoire de Bordeaux*, donne d'utiles renseignements sur la physionomie de la ville à cette époque. La vie était concentrée autour du Marché et de la rue Saint-James, mais la cité commençait à s'étendre vers le nord et les Fossés de Trompette étaient alors « l'avenue aristocratique ». On comprit à ce moment, après plusieurs épidémies de peste survenues en 1585, 1599, 1604, 1605, la nécessité de faire dessécher les marais qui encerclaient Bordeaux. L'exemple fut donné par l'archevêque François de Sourdis, qui fit assainir les terrains lui appartenant et qu'allaient occuper l'église Saint-Bruno et la Chartreuse; et le maréchal d'Ornano étudia aussi cette question et bientôt la ville ne cessa de s'étendre et de prospérer. (Camille Jullian, *Histoire de Bordeaux*, p. 405, 06, 07 et suiv. et p. 446 et 447).

TESTAMENT D'ETIENNE CLEIRAC ⁽¹⁾, 7 novembre 1651.

« Au nom de Dieu, le Père, le Filz et le Saint-Esprit, soict.

Sachent tous que, aujourd'huy, date de ces presantes, par devant moy, notaire et tabellion royal à Bourdeaux et en Guyenne, soubzsigné, presans les tesmoings baz nommés, a esté personnellement estably Monsieur Maistre Estienne Cleyrac, advocat en la Cour, habitant de la present villé, parroisse Saint-Symeon, lequel, de sa bonne volonté, estant grace à Dieu en plaine santé et en ses bon sens, mémoire et entandement, considérant qu'il n'y a chose plus certaine que la mort, ny plus incertaine que l'hure d'icelle, ne voulant en estre surprins sans au prealable avoir disposé des biens qui a pleu a Dieu luy donner, à ces causes a faict son testament et disposition de derniere volonté en la forme et maniere qui s'ensuict :

» Premièrement, après s'estre muny du signe de la croix a recommandé son corps et ame à Dieu le createur et requis bien humblement la benoïste vierge Marie interceder pour luy son cher filz, Jesus-Christ et prie aussy tous les apostres, les biens heureux martirs, singulièrement Saint-Estienne, son patron et toute la cour céleste l'aider par leurs prieres charitables pour obtenir pardon et remission plainiere de toutes ses fautes et pechés.

» Declaire ledict testateur qu'après sa mort il veut estre ensevely en sa sepulture en l'eglise parroissiale dudict

(1) Il est curieux de remarquer que le nom de Cleirac est orthographié de manières différentes, les documents l'écrivent Cleyrac et disent même de Cleyrac. Dans l'*Histoire du Parlement de Bordeaux*, par C. B. F. Boscheron des Portes, on trouve Clairac; l'auteur enfin, dans son ouvrage, signe Cleirac et nous avons suivi son exemple.

Sainct-Simeon, avec sa feue mere et son frere s'il decede en la presant ville. Et s'il decede en autre part desire sur tout estre ensepvely en terre sainte. Pour ses honneurs funèbres, faire prier Dieu pour le salut de son âme et autres œuvres pies, declaire qu'il s'en remet à la discretion de damoiselle Jeanne Plasse, sa chere espouse et autres ses héritiers baz nommés, lssquels il prie d'en prendre soing et notamment faire dire des messes sur des autels previligiés et faire des ausmones à leur pourvoir comme ils verront estre affaire.

» Donne et legue ledict sieur testateur. à Izabeau Tiac, filhe de son valet d'Entre-deux Esteys, la somme de trante livres, outre ses salaires, payables ladicte somme lorsqu'elle trouvera party de mariage.

» Declaire ledict sieur testateur estre marié avec ladicte damoiselle Jeanne Plasse, veut et entant que leur contract de mariage sorte son effaict.

» Donne et legue à ladicte damoiselle Plasse, sa chere femme, l'uzufuict et jouissance de la maison où ilz habitent en la presant ville; ensemble de tous ses meubles et choses censées meubles. En outre l'uzucfruct et jouissance de sa maison de la Barranquine, appartenances et deppandances d'icelle, entretenant convenablement lesdictes maisons et biens, pour en jouir et disposer en son plaisir et volonté pendant sa vie; à ces effaict la descharge de tout bailh de caution qui luy pourroict estre demandé, comme estant assuré et très certain de sa fidellité et bon menatgement. Et en cas que ses heritiers baz nommés ce comportent mal, envers ladicte Plasse, sa femme, qu'ilz ne luy rendent l'honneur, le respect et les service qu'ilz sont tenuz et à quoy faire il les conjure et leur commande, en ce cas il veut et entant et donne plain pouvoir et autorité à ladicte Plasse, sadicte femme, de disposer et donner lesdictes maisons en fons et propriété au plus obeyssant d'iceux et s'ils estoient

tous diseolz et refractaires, à qui bon luy semblera des parans dudict testateur; aprouvant, autorisant et ratiffiant dès à presant toute la disposition ou dispositions qu'elle pourra faire au subject et cause.

» Veut et entant qu'après son decès il soict faict inventaire de sesdicts meubles par moy, notaire et que sadicte femme reprenne à son remplacement tout autant de meubles qu'il en a receu d'elle; et luy donne l'administration, l'uzage et garde du reste.

» Et pour ses livres veut aussy qu'ilz soient sommairement inventorisés et apretiés par Messieurs Dache Frères, bourgeois et marchans libraires de la presant ville, ausquels il donne plain pouvoir de ce faire ou à l'un d'iceux comme à ce confiant et leur legalité, et recommande à sadicte femme et heritiere de recompenser le travailh qu'ils y exposeront raisonnablement et avec honneur; de tous lesquelz livres l'inventaire et l'apreciation faicte ledict testateur declare qu'il veut que sadicte femme dispose à son plaisir et volonté.

» Declare ledict testateur que de sondict mariage sont issus : damoiselle Fransoise Cleyrac, espouse de monsieur maistre Jean de Castaigne, conseiller du Roy en la Cour des Aydes; M^e Raymond Cleyrac, advocat en la Cour; autre Fransoise et Marie Cleyrac, ses filles puisnées; laquelle damoiselle Fransoise Cleyrac, l'aisné, il declare avoir suffisamment dobté, lorsqu'elle ce maria avec ledit sieur Castaigne et en outre luy donne et legue l'habitation pour elle et sa familhe en la dicte maison où il habitte et tout autant que luy plaira gratuitement et sans que sesdicts heritiers bas nommés luy puisse demander aucun louage ou la molester en la liberté de ladicte habitation. En outre luy donne une boîte d'argent qu'il a dans la table de son estude, miette d'ambre gris du poids d'un gros et quelques pieces d'or an-

tiques qu'il a dans icelle, la prie de l'accepter et garder en sa memoire declairant estre bien deplaisant ne luy pouvoir donner davantage, et en tout ce dessus la faict son heritiere particuliere.

» Et au restant de tous ses autres biens non donnés et legués, ledict testateur, de sa propre bouche a nommé, créé et institué ses heritiers generaux et universelz lesdicts sieurs maistre Raymond Cleyrac, Fransoise la june et Marie Cleyrac, ses bien aymées filhes, et ce par esgalles partz et portions, sans consideration ou dinction de sexe.

» Declaire ledict testateur qu'il a aymé naturellement et avec extreme passion ledict Raymond Cleyrac, en son enfance et pour le dresser à la vertu a sougnessement raporté tout ce qui luy a esté possible et trop, c'est pourquoy il a presumé à tort que ses soings estoient des haynes mortelles pour le faire perir. De sorte qu'en venant en eage il a faict beaucoup d'algarades et causé de grans desplaisir audict testateur, qui ont fort alteré ses bonnes affections paternelles, dont il declare pardonner sondict filz et l'exhorte d'en demander pardon à Dieu, de ce recongnoistre et vivre plus civilement doresnavant envers sa mere et sœurs. Declaire en outre ledict testateur que sy ledict Raymond Cleyrac a contracté des debtes, soict à Cahors, qu'il l'a envoyé pour estudier en droict, en Perigord, en la presant ville, ou ailleurs, qu'ils sont faictz sans causes légistimes, qu'il les reprouve comme l'ayant tousjours bien entretenu à son pouvoir et suivant sa condiction, dont il se purge moyenant serment qu'il a presamment faict à Dieu et supplie messieurs les Juges en ladicte cour de conteste de n'y avoir aucun esgard et l'absoudre du paiement d'icelles.

» Et d'autant qu'il pourroict arriver du desordre entre sesdicts coheritiers sur le partage de sesdictz biens, pour les

éviter et prévenir, ledict testateur ordonne que jusques à ce qu'ilz aient prins party sortable, ilz continuent à demeurer en pais et repos dans sadicte maison, comme ilz ont faict de son vivant, en compagnie de leur mere, sauf sy quelqu'un se randoict refractaire et incompatible, auquel cas il donne plain pouvoir à ladicte Plasse, leur mere, de les chasser et metre hors, voulant de tout son cœur qu'elle aye l'intendance superieure et soict maistresse. A cest effaict ledict testateur enjoint de tout son pouvoir à sesdicts enfans de l'honorer, luy obéir, et la respecter, suivant qu'ilz sont tenus et naturelement obligés, et conferer chascun de leurs revenus qu'ilz auront à leur nourriture et entretien en icelle maison et ce raisonnablement attendu qu'autrement il seroict impossible à leurdicte mere de pouvoir subsister et les nourrir.

» Declaire ledict testateur qu'il veut que ledict Raymond Cleyrac, son filz, aye sa maison de Porte Dijaux, son bourgdieu de Caudeyran et vignes du Bousquat, ensemble son bien de Saint-Ciprien en Perigord, qu'il a peu vendre quatre mil cinq cens livres la presant année. Mais à cause qu'il a de l'affection pour ce bien, qui luy vient de l'estoc paternel, qu'il est en très bon fons, presque tout franc ou noble et pres une riviere navigable, il a differé d'en faire la vanthe. Lequel aportionnement il declaire, constraint faire de la sorte audict Cleyrac son filz estre, atandu qu'il est plus portatif et plus capable d'en pouvoir jouyr que ses sœurs.

» Veut ledict testateur que Fransoise, puynée sa filhe, aye sa maison de ruhe Saint-James et son bourgdieu Entre-deux-Esteys, avec les ranthes et agrieres qui en despendent.

» Veut ausi ledict testateur que Marie Cleyrac, son autre

filhe, aye sa maison du Pas-Saint-George, en laquelle habite Monsieur Raymond, ensemble son petit bourgdieu d'Entre-deux-Esteys avec les aubaredes, en outre les eschoppes et terres de Saint-Seurin.

» Et attendu que les armées ont l'année passée et precedantes grandement ravagé et desgradé lesdictes maisons de Caudeyran et d'Entre-deux-Esteys, veut et ordonne ledict testateur que sadicte femme leur departe des meubles et autres choses convenables, qui seront aux biens dudict testateur, pour y garnir une chambre habitable en chascun lieu raisonnablement.

» Et d'autant qu'il est dheu quelques sommés audict testateur, la plupart en procès de criées, il declare qu'il veut que ce qui en proviendra soiet desparty, quart pour quart, entre sadicte femme et sesdictz heritiers. Et s'il ce trouve, après son decès, quelques debtes passif, comme arresrages de ranthes ou autres, il veut aussy qu'ils soient acquités sur toute son heredité entierement.

» Deciaire ledict testateur qu'il substitue sesdicts heritiers l'un à l'autre et leur prohibe l'alienation de sesdicts biens, si ce n'est les moings commodes et pour grand causes bien urgentes telle que ledict testateur ne pourroit refuser, avec le consantement neantmoingts de sadicte femme et autres coheritiers et non autrement, et les charge de conserver sesdits biens et les transmettre à leurs enfans, sy Dieu leur en donne, tel ou telz qu'ils voudront choisir, en cas qu'ilz n'en n'ayent pas, pour fomanter l'amitié et bonne intelligence entre eux, laisse la faculté à ceux qui n'auront point d'enfans d'eslire en la restitution tel ou telz de leurs coheritiers ou de leurs representant que bon leur semblera, au nombre desquelz ledict sieur testateur comprend sadicte filhe aînée, femme dudict Sieur Castaigne et ses dessandans

dans; et pour cest effaict il prie et conjure sadicte femme et heritiers de faire insinuer son presant testament par devant Monsieur le lieutenant-general en Guienne pour la validité de ladicte substitution.

» Declaire ledict testateur qu'il faict son executeur testamentaire ladicte Plasse, sa femme, à laquelle il donne tout plain pouvoir et autorité en tel cas requis.

» Casse, revoque et adnulle, ledict sieur testateur, tous autres testaments, codicilles et donations qu'il pourroit avoir cy-devant faict, veut et entant que celluy-cy soit le sien dernier comme en icelluy ayant mis sa derniere intantion et volonté, et que s'il ne peut valoir par forme de testament qu'il vailhe par forme de codicille, donation à cause de mort ou autrement en la meilleure forme que mieux valoir pourra : dequoy ledict Sieur Cleyrac m'a requis acte què luy ay octroyé.

» Faict à Bourdeaux, dans ce palais, le septiesme novembre M. VI^e cinquante un; en presance de monsieur maistre Jean Daniel, conseiller et procureur du Roy en l'amirauté de Guienne; maistre Jacques Croizet et Jean Bonnessies, procureurs en Guienne; maistre Michel Berthelot, greffier en l'amirauté de Guienne; maistre Sauxon Dulaura praticien; maistre Anthoine Durbet et Romain Seguin, aussi praticiens; les tous habitans dudict Bourdeaux; lesdicts sieurs Daniel, Bonnessies et Durbet, paroisse Saint-Rémy; lesdicts sieurs Croizet et Berthelot, de Saint-Michel; ledict sieur Dulaura de Saint-Christoly et ledict Seguin, de Saint-Pierre, tesmoingts à ce requis.

» Signé : Cleyrac, testatur, Daniel presant, Croiset presant, Bonnessies presant, Berthelot presant, Dulaura present, Durbet presant et Seguin presant.

» TURPIN, notaire royal. »

TESTAMENT d'Etienne Cleirac et de Jeanne Plasse,
sa femme, du 10 septembre 1653.

« Au nom de Dieu le pere, le fils et le Saint-Esprit, sainte et individue trinité, un seul Dieu en trois personnes, que tous les gens de bien adorent et toutes creatures sont tenus de recognoistre, d'honorer, la reverer et lui rendre graces à leur pouvoir.

» Nous, Estienne Cleirac, advocat en la Cour, et Jeanne Plasse, damoiselle, conjointcs par mariage, ayant passé le meilleur temps de nostre vie de compagnie en grand amour et concorde, faisons ce present testament et derniere volonté mutuel et reciproque, soubz le bon plaisir de Sa divine Majesté, disposans du peu de biens qui lui a pleu nous donner et conserver sans l'avoir merité, de par sa seule sainte grace.

» Premièrement, quand il aura pleu à Dieu nous delivrer de ceste vie mortelle, supplions Sa Majesté divine, par les merites et intercessions de Jesus-Christ son Filz et du grand amour qu'il a tesmoigné envers la nature humaine, par les prieres et intercessions de la benoiste vierge Marie, Saint Jean, Jeanne, Estienne nos patrons, et tous autres saintz et saintes de Paradis, que nous implorons instament et humblement de vouloir recevoir nos ames en la beatitude eternelle avecq absolution de toutes nos fautes et pechés. Et quant à nos corps voulons estre inhumés et ensepvelis en nostre sepulture dans l'eglize Saint-Simeon de la present ville quy est proche le grand autel, laquelle feu maistre Ramond Cleirac, mon frère, a faict bastir et voulté, comme apert par contrat du premier de Juilhet mil six cens vingtrois, reçu par de Lamothe, notaire royal en la present ville et en laquelle reposent les ossemens de nos enciens. En tout

cas où nous viendrions à deceder hors la present ville, voulons et desirons de tout nostre cœur nos corps estre inhumés en terre saincte.

» Et pour faire prier Dieu pour nos ames et les funeraillhes avecq discrétion et moderation, sans superfluité, nous en remettons entierement à la discretion le premourant du survivant de nous deux et enfin de nos heritiers bas nommés.

» Item, declarons que de nostre mariage sont issus : François Cleyrac, vefve de feu maistre Jean Castaigne, conseiller du Roy, en la Cour des Aydes de Guienne; maistre Ramond Cleyrac, advocat en la Cour, aultre François Cleyrac et Marie Cleyrac, nos filz naturelz et legitimes. A laquelle François Cleyrac, l'aisnée, vefve dudict feu Sieur Castaigne, nous avons constitué et payé dot suivant nos facultés, en laquelle constitution de dot nous l'instituons nostre heritière particuliere et la prions de s'en contenter.

» Neanmoins, je, Cleyrac, testateur, declare que feu François Le Roy, ma mere, aymant tendrement ladicte François Cleyrac, sa petite filhe et filheule, lui aurait guardé et destiné certaines pieces d'or encienes, comme : ducatz, ducasses, nobles, roses, mothons à la grande laisne, aigneaux, philippus, vieus-escus, florins, demi-escus et aultres pieces que la bonne femme avoict conservé de longue main. Je veus et entends que ladicte François Cleyrac les prenne et retire après mon deces en quelque lieu qu'ils se puissent trouver dans ma maison et la prie de les conserver pour l'amour et en souvenance de sa grand'mere et pere, comme estans lesdictes pièces fort belles et curieuses et neamoints, hors de là, à s'en defaire ne pourroit valoir que comme simple matiere.

» Item, au regard dudict Raymond Cleyrac, Dieu nous est à tesmoin que nous l'avons eslepvé et norry à l'honneur

et à la vertu de tout nostre pouvoir et au plus hault de nos forces et comodités, n'ayant rien espargné à ce subject; mais Dieu pour nous punir ou nous esprouver a permis qu'il s'est mescognu. Il nous a faict si grand nombre d'algarades, d'ingratitude et indignités qu'il seroiet horrible de l'exprimer et les desdire. Et le pis est qu'enfin il s'en est allé en Espagne contre le service du Roy, sans nous dire adieu, sans avoir parlé à nous, vescu ni logé dans nostre maison un an ou plus avant son despart. Occasion de quoy il a encouru la disgrace de Sa Majesté et la hayne de tous les gens de bien, en telle sorte que nous, quoy qu'innocens et bien desplaisans de sa mauvaise vie, en somme constitués dans la persecution de nos hayneus et malveilhans, à credit ou sans subject. C'est pourquoy, nous prions Dieu de le vouloir corriger et le mener à meilleure vie, qu'il puisse avoir repentence et faire son salut. Neanmoins, pour ses ingratitude et mescognoissances, nous l'avons adbiqué, l'exheredons de tous nos biens au desir et suivant le pouvoir que nous avons du droict et de l'ordonnance. Voulons et entendons qu'il n'aye ny puisse demander aucune part et portion en nos biens, mais qu'il en soict entierement exclus et retranché comme ingrat et rebelle à Dieu, au Roy, à ses pere et mere.

» *Item*, au regard d'autre François et Marie Cleyrac, nos filhes puisnées, nous leur donnons à chascune une legitime sur tous et chascuns nos biens telle que de droict et en ce les instituons nos heritieres particulieres, nous reservant neanmoins le pouvoir et faculté de les pouvoir apagner et doter plus amplement en cas qu'elles se contiennent dans l'obeissance envers nous et notamment du survivant.

» Et au residu de tous et chascuns nos autres biens restans nous nous instituons heritiers universels l'un l'autre

et moy particulierement, Estienne Cleyrac, testatur, donne plain pouvoir et autorité à ladicte Jeanne Plasse, ma femme, si je decede le premier, de pouvoir disposer et distribuer de mesdicts bien en faveur de nosdites trois filhes ou les representans, tout ainsin et en la maniere qui lui praira : qu'elle en puisse recompenser celle ou celles qui lui seront plus obeissantes et partant que besoin seroict lui donne procuration pour ce faire, aprouvant et rattiffiant dès à present ce qu'elle fera et la declare de telle force et valeur comme si moy-mesme l'avois faict.

» *Item*, je veus et entends que mesdictes filhes soict substituées l'une à l'autre en tous mes biens, leur laissant neanmoins à chascune la faculté de pouvoyr eslire et choisir tel ou telz de leurs enfans, si Dieu leur en donne, ou à faute d'enfans, en faveur de telle de leurs sœurs, nepveux ou niepces qu'ils auront lors de leur decès.

» *Item*, je Cleyrac, susdict testateur, me reserve la faculté de pouvoir disposer de mes livres et meubles à mon plaisir et volonté par cy après. Et neanmoins estant assuré de la fidelité, bonne conduite et mesnagerie de ladicte Plasse, ma femme, je la descharge à mon pouvoir de tout bailh de caution quy lui pourroict estre demandé, soict par mes debiteurs ou autrement, en quelque maniere que se soict en l'administration de mesdicts biens et recepte de nos revenus, ensemble la descharge de la faction d'inventaire après mon decès.

» Et pour mettre à execution nostre dicté volonté et present testament, nous avons esleu et nommé le survivant de nous deux.

» Cassons, revocquons et adnullons, tous aultres testaments, codicilles, donations à cause de mort ou aultres dispositions et derniere volonté quy pourroict estre ja faicte ou

qui se pourroit trouver à l'advenir et pour celles là si par espers ceste clause dérogatoire ni est incérée tout au long : *Nostre pere qui es au ciel ton nom soict sanctifié.*

» Et ce parce que c'est notre volonté, nous avons prié maistre Gelibert Escosses de vouloyr escrire ses presentes que nous avons signés de nos mains et saux acoustumés.

» A Bourdeaux, ce dixiesme septembre mil six cens cinquante troy.

» CLEYRAC, testateur; Jeanne PLASSE. »

Suit, l'acte de closture :

« Aujourd'huy unziesme de septembre M. VI^e cinquante trois, par devant moy notaire et tabellion royal à Bourdeaux et en Guiene soubz signé, presans les tesmoins bas nommés ont esté personnellement estably; M^e Estienne Cleirac, advocat en la Cour, Jeanne Plasse, damoiselle, sa femme, habitans de la presant ville, parroisse Saint-Simeon, lesquels de leur bonne volonté, ont dict et declairé avoir faict, cy inclus, leur testament mutuel et solempne, lequel ilz veulent sortir plain et entier effaict en tous ses pointz et clauses, de quoy m'ont requis acte que leur ay octroyé.

» Faict à Bourdeaux, au logis desdicts sieur et damoiselle Cleyrac, testateurs, en presance M. M^e Eymond Viault, advocat en la Cour, escuyer, sieur de La Causade; M^e François Lagreau, huissier audientier en Guienne; M^e Estienne Laborde, huissier en l'Admirauté et Chambre du clergé; Jean Le Cocq, bourgeois de Paris de present en ceste ville: sieur Nicollas Hosten, bourgeois de la present ville; M^e François Lestan, natif de Meynar en Limousin, clerc, habitant de present en ceste vile, et Severin Souisse, bourgeois et maistre chaudronnier de ceste ville, tesmoins à ce requis

les tous habitans de la presen ville, les dicts sieurs de Lacaussade, Laborde, Hosten, Lestan et Souisse, paroisse Saint-Simeon; ledict Lagreau, paroisse Saint-Eloy et ledict Le Cocq, demeurant de present, en la presant ville, paroisse Saint-Eulaye.

» Signé : Cleirac, testateur; Jeanne Plasse, de Viaud, Laborde, Lagreau, present; Jean Le Cocq, F. Lestang, present; Souisse, present, Dhosten.

» TURPIN, notaire royal. »

Ledit testament fut ouvert à la requête du procureur de Jeanne Plasse, veuve d'Estienne Cleirac, par devant le lieutenant general, le 30 octobre 1657

CODICILLE d'Etienne Cleirac, 10 octobre 1657.

» Au nom de Dieu, Amen.

» Scaient tous que aujourd'hui dixiesme du mois d'octobre mil six cens et cinquante sept, avant midi, par devant moy, Leonard Charbonnier, notaire et tabellion royal à Bordeaux et en Guienne, soubzsigné, presans les tesmoins bas nommés, a esté presant et personnellement constitué monsieur maistre Estienne de Cleirac, advocat en la Cour de parlement de Bordeaux et y demeurant, paroisse Saint-Simeon; lequel estant detenu de certaine malladie corporelle toutesfois en ses bons sens, memoire et entendement, a dict et declairé avoir ci-devant faict son testament et disposition de derniere vollonté conjointement avec damoiselle Jeanne Plasse, son espouse, retenu par Turpin, notaire royal. Lequel testament, ledict sieur de Cleirac veult sortir son plain et entier effect, auquel neantmoins codicillant ledict sieur de Cleirac supplie et conjure ladicte damoiselle sa femme de n'oublier aux occasions les deux filles d'entre ledict sieur

de Cleyrac et ladicte damoiselle qui restent à pourvoir et les doter suffisamment selon sa vollonté. Comme ledict sieur Cleyrac supplie ladicte damoiselle, sa femme de ne faire point de superfluité dans ses impenses funebres que le moins qu'elle pourra.

» *Item*, donne et legue ledit sieur Cleyrac à Margueritte Du Laurat, fille de chambre de dame François de Cleyrac et à Hillerette et à chescune d'icelles la somme de trante livres une fois payée, lhorsqu'elles se marieront, ou à la vollonté de ladicte damoiselle sa femme, et se pour les bons et agreables services qu'elles luy ont randu pendant sa malla-die et espere qu'elle luy randront jusques à la fin.

» *Item*, donne et legue à Marie et à Jeanne, ses servantes, la somme de douze livres à chescune d'icelles outre leurs salaires, payable aussi lhorsqu'elles se marieront ou à la vollonté de ladicte damoiselle sa femme.

» *Item*, donne et legue aux reverends Peres Capucins de la presant ville tous sès livres des saints peres seullement, qui consistent aux œuvres de Saint Hierosme, de Saint Ambroise, la somme de Saint Thomas, en trois volumes; la citté de Dieu de Saint Augustin, la petite bibliotheque des Peres en dix volumes; les œuvres du pere Grenade en espagnol, et aultres divers livres qui sont dans une casette noire soubz le miroir de son estude, bien mari et desplaisant qui ne leur en puisse bailler davantage, neantmoins s'il y a quelques aultres livres qui leur agréer par curiosité, ledict sieur Cleyrac prie sa femme de les leur donner et supplie lesdicts reverands de prier Dieu pour son ame apprés son decès.

» *Item*, je donne et legue la somme de trante livres à la disposition de Monsieur Mageux, pour estre employée à la dorure ou peinture du tabernacle du Saint-Simeon et des

deux images de Saint Jean et Saint Blaize, qui sont à l'autel Sainte Anne.

» *Item*, declare ledict sieur de Cleyrac que ladicte dame de Castaigne, sa fille, l'a satisfait et païé de tous les loyers de sa maison, ensemble de la pantion pendant qu'elle et son feu mari et elle ont demeuré dans ladicte maison et veult et entend qu'il ne luy en soit jamais rien demandé à l'avenir, mais les luy quitte de bon cœur tant qu'elle demeurera dans sadite maison et compagnie de sadicte femme.

» Le surplus de son dit testament veut sortir son plein et entier effect de poinct en poinct cellon sa forme et teneur; de quoy ledict sieur Cleyrac m'a requis acte que lui ay octroyé.

» Faict à Bordeaux, dans la maison dudit Sieur Cleyrac, ledit jour presans à se : Jean Hugon, bourgeois et maistre boulanger dudit Bourdeaux; Simon Souisse, maistre chaudronnier; Anthoine Duvignau, bourgeois et marchand, André Garde, aussi marchand, et Jean de Lataste, tous habittans de la paroisse Saint-Simeon dudit Bordeaux, tesmoins à ce requis.

» Signé : Cleirac Janne Plasse, J. Hugon, Souisse presant, A. Duvignaud, A. Garde presant, de Lataste presant; Charbonnier » (12)

Les développements qui vont suivre seront divisés en trois parties : la première intitulée : « Etude externe des Us et Coutumes de la mer », la seconde « Etude interne », la troisième enfin est un aperçu critique sur l'œuvre de Cleirac.

(12) Cleirac ne devait survivre que quelques jours. Il mourut, en effet, le 27 octobre 1637.

PREMIÈRE PARTIE

Etude externe des Us et Coutumes de la mer.

Cette première partie est destinée à donner une vue d'ensemble de l'œuvre de Cleirac par la description des Us et Coutumes de la Mer, à étudier les documents qu'il a utilisés pour composer son ouvrage et la manière dont il s'en est servi. Elle sera divisée en deux chapitres, l'un assez court sur la description des Us et Coutumes, le second relatif à leur contenu, comprendra cinq sections, correspondant aux divers documents cités.

CHAPITRE PREMIER

LA DESCRIPTION DES US ET COUTUMES DE LA MER

La dédicace à la Reine. — L'histoire du traité des termes de marine. —
Énumération des diverses parties de l'ouvrage et rapide aperçu des sujets
traités.

Dans les Us et Coutumes de la Mer, se trouve consigné le droit maritime en vigueur au début du dix-septième siècle. La première édition de cet ouvrage qui remonte à 1647 ⁽¹⁾ est précédée d'une dédicace à la reine Anne d'Autriche, où cette Princesse est comparée à l'Estoile de la Mer « qui tient le Pivot et le Timon du Monde, souz laquelle les Astres, et les plus hautes Constellations s'inclinent tous les jours, pour luy rendre continuellement leurs soumissions, et les hommages ordinaires ». Aussi son œuvre placée sous la protection de cet astre « ne peut s'escarter, creindre les mauvais vents, ou dangers, et les traverses inférieures ». Cleirac excuse les textes qu'il présente en raison de leur langage « qui ressentant l'air de la Marine semblera brut, barbare et malsonnant », ainsi que les notes et « les humbles raisonnemens qui les accompagnent pour Trucheman, ne sont pas à la proportion, ny capables de leur fournir le

(1) *Les Us et Coutumes* furent imprimés en 1647 à Bordeaux, chez Guillaume Millanges; ils le furent à nouveau en 1661, dans cette ville. Cette seconde édition donne une table des marées devant Bordeaux. Une troisième parut à Rouen en 1671.

lustre et l'Authorité convenable ». Les Us et Coutumes avaient été précédés d'un traité des Termes de Marine, publié en 1634, destiné à faire connaître à leur auteur l'accueil que recevrait son ouvrage, bien que « droiturièrement » il aurait dû suivre les textes qu'il avait mission d'expliquer. Reçu favorablement par le public, il eut la malchance de devenir la proie d'un plagiaire qui le présenta aux lecteurs « à son nom tout délabré et vestu à sa mode ». Mais semblable, dit Cleirac, « à la bague de Polycrate, Roy de Samos ou au cadavre de Leandre après leur naufrage, ce sont justes jugemens de la mer » qui viennent condamner l'auteur du méfait; ce traité fut, en effet, retrouvé par l'archevêque de Bordeaux, Henry Descoubleau de Sourdis, à qui il est adressé et sous le patronage duquel il est publié.

Les Us et Coutumes sont divisés en trois parties, la première étudie les Rôles d'Oléron, les Ordonnances de Wisby, et de la Hanse teutonique; la seconde est constituée par le Guidon, suivi d'un modèle de police d'assurance et des Assurances d'Anvers et d'Amsterdam; la troisième, intitulée Juridiction de l'Amirauté, comporte un ensemble de règles tirées des diverses ordonnances antérieures et d'une ordonnance de Philippe II, roi d'Espagne, sur l'armement des navires, suivie d'une réglementation de la navigation des rivières. Les termes de marine qui forment un appendice; et sur lesquels on ne reviendra que rarement, méritent d'être décrits car ils sont d'une lecture intéressante. Ils peuvent être divisés en trois parties, la première donne l'étymologie et la définition des mots techniques employés dans le cours de l'ouvrage, les expressions qui servent à désigner le beau et le mauvais temps, une liste des multiples dangers que l'on peut rencontrer en mer depuis les pirates jusqu'aux écueils; les diverses maladies que la

mer est susceptible de provoquer avec la description qu'elles présentent et les meilleurs remèdes à employer et enfin, les moyens de sauver le navire en cas de naufrage. La seconde partie donne une énumération des navires connus alors et de leurs diverses parties. Cleirac rapporte les termes usités pour les différentes manœuvres; il décrit minutieusement les vergues, voiles, mâts, cordages, et fournit quelques renseignements sur l'artillerie navale. Ce traité se termine par des indications sur les pavillons employés par les puissances et qui permettent de les reconnaître.

Cleirac a étudié tout le droit maritime en vigueur à l'époque à laquelle il vivait et spécialement les usages observés sur les côtes de l'Océan, en particulier en Guyenne. Il ne s'est pas contenté de citer les documents français, il a joint, ainsi qu'il le dit lui-même, « certaines humbles et légères notes empruntées pour la plupart des pièces étrangères peu connues »; il a étudié la jurisprudence et les anciennes ordonnances. Les matières traitées sont plus nombreuses que celles qui forment aujourd'hui le Code de commerce; on trouve réunies en effet, les règles sur le droit maritime privé et sur le droit administratif maritime. Pour exposer son sujet, Cleirac s'est servi de commentaires placés après chaque article et dans lesquels il fait preuve d'une vaste érudition. Il indique en ces termes la portée et le but de son ouvrage : « Ces trois sœurs (les trois parties des Us et Coutumes) ne se présentent pas vêtues de pourpre, pour commander et faire la loi, mais comme simples servantes s'exhibent pour la recevoir et pour servir au public : elles se reconnoissent puisnées de naissance et d'autorité, et de beaucoup inférieures au Droit Civil Romain, aux Ordonnances Royaux, et aux Arrests des Cours souveraines. » Les Us et Coutumes offrent une source importante de renseignements

sur le droit maritime du douzième au dix-septième siècles; mais avant de passer à l'étude des diverses institutions qui y sont mentionnées, ce qui paraît être la meilleure manière de se rendre compte de l'œuvre de Cleirac, il n'est pas inutile de donner quelques précisions sur les divers documents qui ont servi à les composer.

CHAPITRE II

LE CONTENU DES US ET COUTUMES DE LA MER

SECTION PREMIÈRE

LES RÔLES D'OLÉRON

Opinion de Cleirac. — Origine de ces rôles. — Manuscrits qui les ont transmis. — Composition. — Epoque de la rédaction. — Lieu de la rédaction. — Langue.

Les Rôles d'Oléron, par l'étude desquels commencent les Us et Coutumes de la Mer, ont tenu une très grande place dans l'histoire du droit commercial maritime et plusieurs pays se sont disputé l'honneur de leur rédaction. Ils ne sont l'œuvre ni d'un seul pays, ni d'une même époque.

Cleirac, dans une courte notice, attribue la rédaction de ces Rôles à la reine Eléonore d'Aquitaine au retour de son voyage en Terre sainte. Leur titre vient « du nom de son isle bien aimée ». Ils furent augmentés par son fils Richard, roi d'Angleterre et duc de Guyenne, revenant « d'un semblable voyage en Terre sainte ». Il combat l'opinion de Selden qui attribue une origine anglaise à ce document et tire argument de la langue même qui selon lui contient de « vieux termes François ressentans le Gascon et nullement le Normand ou l'Anglois » et fait valoir que dans les exemples donnés on cite Bordeaux, Saint-Malo, Caen, Rouen et non des

ports anglais; aussi conclut-il : « La pièce soit par son intitulation de Roole d'Oléron, par son langage ou par ses hypotheses l'advouë Françoise, et native de Gascogne » et, de plus, elle a toujours été considérée comme telle.

C'est avec raison que Cleirac combat l'opinion de Selden, comme on le verra par la suite. D'autres pays ont revendiqué ces rôles; ils seraient, selon Kuricke, une traduction de l'ordonnance de Wisby. Au dix-huitième siècle, un négociant hollandais, Verwer, a déclaré qu'ils auraient d'abord été rédigés en Flandre, sous le nom de jugements de Damme ⁽²⁾. Cette opinion est insoutenable ainsi que l'a montré Pardessus. On ne saurait non plus accepter celle de Leibnitz, qui attribue leur rédaction à Othon de Saxe.

Selden, dans son traité de *Dominio Maris*, prétend que ces rôles ont une origine anglaise, et c'est l'hypothèse la plus sérieuse; mais les auteurs qui l'ont adoptée auraient dû vérifier si Richard I^{er}, au retour de son voyage en Terre sainte, s'était arrêté à Oléron; rien ne permet de le supposer ⁽³⁾.

Selden s'est appuyé sur un document de la Tour de Londres (*Fasciculus de superioritate maris*); mais ce texte n'attribue du reste à Richard I^{er} que la correction, l'interprétation et le développement de la loi; donc les rôles existaient antérieurement; de plus, les mots qui le terminent « in insula Oleron publicata », montrent que la publication

(2) Damme était aux treizième et quatorzième siècles, une ville très commerçante; elle entretenait des relations suivies avec La Rochelle qui lui envoyait du vin. Avant de recevoir des lois au seizième siècle, de Charles Quint et de Philippe II, les Pays-Bas méridionaux suivaient des usages formant vingt-quatre articles semblables aux 24 premiers articles des Rôles d'Oléron.

(3) Richard I^{er} à son retour de Terre sainte, fit naufrage près d'Aquilée, le 20 décembre 1192. Livré à l'empereur Henri VI, il demeura captif jusqu'en 1194 et regagna l'Angleterre par la Flandre.

n'a pas eu lieu en Angleterre. En examinant avec attention ce document on arrive à se demander, ainsi que l'observe Pardessus, si les interprètes ne se sont pas trompés sur sa signification. Il s'occupe de droit politique et non de droit commercial et Richard I^{er} n'est pas le seul roi dont il parle; il se contente de lui attribuer quatre actes législatifs (4). Mais pas plus dans ces actes que dans ceux des rois Jean I^{er} et Edouard I^{er}, dont les noms sont également mentionnés dans ce document, il n'est question des Rôles d'Oléron. Aucun texte anglais ne permet donc de considérer ces rôles comme émanés des rois d'Angleterre, alors que des documents authentiques militent en faveur de leur attribution à la France, au moins pour ce qui est de la partie ancienne. C'est d'abord une ordonnance de 1364 de Charles V, permettant aux Castillans de faire le commerce à Harfleur et Leure et déclarant qu'ils seront jugés par le « droit et lois de Leyron ». Cette ordonnance vient confirmer celles du 20 juin 1340, juillet 1350, mai 1357, juillet 1351, qui autorisaient les Castillans à commercer en France et leur permettaient de jouir des privilèges déjà accordés aux Portugais en 1309.

Ces rôles semblent donc bien devoir être attribués à la France, l'opinion de Leibnitz, qui les considère comme l'œuvre d'Othon de Saxe, vient corroborer cette thèse; ce prince n'aurait pu faire rédiger ces textes qu'en tant que feudataire du roi de France, alors qu'il possédait l'Aquitaine et le Poitou, ils seraient donc comparables à une coutume quelconque d'une province française.

Le texte de Cleirac, pas plus que les notes qu'il donne, ne laisse supposer que ce document soit formé de parties

(4) Pardessus, *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, t. 1, p. 292.

d'époques différentes et qui plus est, il a rajeuni le style de la partie primitive pour le mettre en accord avec les derniers articles. Il ne faut sans doute pas faire porter tout le blâme sur lui, tout au plus peut-on lui reprocher son manque d'esprit critique et de sens historique; la faute en est imputable à Garcie, dit Ferrande, dans le livre duquel le Grand Routier, Cleirac a puisé ses renseignements. Peut-être est-ce sciemment qu'il a agi ainsi pour donner un caractère homogène à cette œuvre, puisqu'il supprime à la fin des articles primitifs la formule finale : « Tel est le jugement en ce cas. » Les rôles d'Oléron, tels qu'ils sont donnés par les Us et Coutumes, comportent 47 articles; ils n'avaient que 46 articles dans le texte de Garcie, mais Cleirac a divisé l'article 22. Ces jugements ne sont pas rapportés ainsi dans les manuscrits qui les ont transmis.

Il existe deux manuscrits anglais qui ne contiennent que 24 articles ⁽⁵⁾; un autre manuscrit, connu sous le nom de *The Back Book of the Admiralty*, comprend outre ces 24 articles, 8 articles inédits et deux autres correspondant aux n^{os} 23 et 24 de l'édition de Cleirac ⁽⁶⁾. Les éditions de l'ancienne Coutume de Bretagne de 1485 et le coutumier de Normandie de 1539, ainsi qu'un manuscrit français ⁽⁷⁾, ne contiennent que les articles primitifs et deux articles correspondant aux n^{os} 27 et 28 de l'édition de Cleirac. C'est dans les éditions de Garcie et de Cleirac, que les Rôles d'Oléron comportent 46 ou 47 articles. Il faut donc distinguer

(5) Le premier de ces manuscrits se trouve à Oxford, bibliothèque Bodléienne, n^o 2254. Le second est à Londres, bibliothèque Cotton, Nero A, § 6, n^o 30. Ces articles correspondent aux 22 premiers articles de Cleirac, qui a omis les n^{os} 13 et 14 de ces documents.

(6) Ce manuscrit se trouve à Oxford, bibliothèque Bodléienne, n^o 3341.

(7) Ce manuscrit est inséré au tome I^{er} de l'*Histoire de Bretagne*, de D. Morice.

dans ces documents quatre parties distinctes d'après le système de Pardessus⁽⁸⁾ qu'il convient d'adopter comme étant le plus rationnel et le plus exact. La première partie comporte 23 articles dits primitifs, qui se trouvent dans les manuscrits anglais, dans une version castillane antérieure à 1266 et dans une version flamande, ancienne également. La seconde partie est formée de deux articles, l'un relatif au dommage arrivé à des marchandises lors du déchargement; l'autre à des sociétés de pêche⁽⁹⁾.

La troisième partie comprend les 8 articles inédits du Black Book; enfin, la quatrième, composée de 20 articles relatifs aux bris, aux naufrages et aux épaves, ne se trouve que dans les éditions de Garcie et de Cleirac.

Ces diverses parties ne sont donc pas écrites à la même époque. Cleirac, à la fin des rôles, donne un certificat de 1266⁽¹⁰⁾, mais reconnaît lui-même que cette date est trop récente et plusieurs documents lui donnent raison⁽¹¹⁾. Les articles primitifs ont été traduits en castillan au milieu du treizième siècle et sont cités dans les lois du quatorzième siècle en Angleterre et en France; ils sont antérieurs au

(8) Pardessus, *Collection des lois maritimes antérieures au xviii^e siècle*, t. 1, p. 286 et 287, donne une analyse sommaire de ces articles. Le vingt-cinquième correspond à l'article 23 de Cleirac.

(9) Dans Cleirac, art. 27 et 28.

(10) Temoin le Seel de l'Isle d'Oleron establi aux contracts de la dite isle, le jour du mardi après la fête Saint-André l'an 1266. Cette datte de 1266 est trop basse, et ne convient pas au temps de la composition ou promulgation de la piece, comme a fort bien remarqué le scavant et curieux *Seldenus*, lib. 2, cap. 24, de *Dominio Maris* : De sorte qu'il est à presumer que c'est la datte de la levée, ou délivrance de la coppie desdits jugemens imprimée à Rouen; et le tesmoignage du Seel des contracts establi en la dite Isle d'Oleron, denote que ce fut une coppie collationnée ou vidimée par Notaire. »

(11) Pardessus se fonde sur l'opinion de Capmani. Pardessus, *ouvrage cité*, t. 1.

quatorzième siècle, car ils ne contiennent rien sur les assurances connues en Flandre dès 1310; ils sont même antérieurs à la fin du treizième siècle. Il existait en effet, à l'Escurial, en 1791, une traduction manuscrite de ces rôles rédigée vers 1264, lorsque les *Partidas* furent publiées, en 1266, sur l'ordre d'Alphonse X l'observation de ces articles fut imposée. Il semble donc qu'il faille faire remonter la rédaction des articles primitifs à la fin du onzième siècle.

Cleirac déclare que ces articles ont été rédigés à Oléron; cette opinion est basée sur ce fait que tous les manuscrits et imprimés existants portent le nom d'Oléron; mais est-ce à dire qu'ils en soient originaires ? Les règles qu'ils rapportent ne sont pas spéciales à cette île et notre auteur est le premier qui ait émis cette thèse sans indiquer les arguments qui l'avaient amené à cette conclusion, se bornant à faire état du certificat de la copie. Ces rôles sont français, ils ont été observés sur toutes les côtes de l'Océan, puis en Angleterre, en Espagne et en Flandre, mais on ignore leur auteur. Il est impossible de les attribuer à la reine Eléonore ou à toute autre autorité souveraine, ils sont plutôt l'œuvre d'un praticien. Leur nom même semble l'indiquer, le mot de rôle était donné aux actes des tribunaux écrits sur parchemins roulés. Une autre preuve de leur ancienneté et de leur origine coutumière est donnée par la formule : « Tel est le jugement », placée à la fin de chaque article; une formule analogue : « Tel est le droit de l'assise », se retrouve, en effet, dans un grand nombre de chapitres des Assises de Jérusalem; elle a disparu dans les établissements de Saint-Louis rédigés au *xiii*^e siècle.

Il ne s'agissait jusqu'ici que des articles primitifs. Quant aux autres, ceux de la seconde partie ne sont contenus que dans les manuscrits français, ceux de la troisième relatés

dans le Black Book et qui commencent par la formule : « *Item*, ordonné est par coutume de mer », sont anglais. La date de la rédaction ne peut être fixée d'une manière précise; on ne saurait dire s'ils sont du règne de Richard I^{er} ou de celui d'Henri III. Les articles de la dernière partie se trouvent seulement dans les éditions de Garcie et de Cleirac. Ils doivent être attribués à la France; d'après la langue ils paraissent écrits au xvr^e siècle; ils sont postérieurs aux trois premières parties car ils ne correspondent plus à l'état de chose existant lors de la rédaction de la partie primitive.

Cleirac dit : « Le texte (des rôles) en est conçu en vieux termes français ressentant le gascon et nullement le normand ou l'anglois » ⁽¹²⁾; son opinion suivie par Valin semble hasardée, « successivement copiée elle est devenue une sorte de tradition n'ayant aucun fondement solide » ⁽¹³⁾, le texte des anciens manuscrits comptait, en effet, des expressions normandes et non gasconnes; de plus Cleirac s'est contenté, au lieu de remonter aux sources, de copier l'édition de Garcie qui ne datait que de François I^{er} et à même rajeuni le texte.

SECTION II

L'ORDONNANCE DE WISBY

Renseignements fournis par Cleirac. — Date de la rédaction, lieu de la rédaction. — Caractère. — Langue et éditions diverses. — Brèves indications sur les usages des Pays-Bas septentrionaux et méridionaux.

Cleirac, avant d'exposer cette ordonnance, retrace rapidement l'histoire de Wisby; il indique que ses lois ont été

(12) Cleirac, *Us et Coutumes de la Mer*, p. 2.

(13) Pardessus, *Collection des lois maritimes antérieures au xviii^e siècle*, t. 1, p. , se contente de dire que la rédaction primitive devait être d'un style plus vieux que celui que nous possédons.

copiées sur les Rôles d'Oléron, mais déclare ignorer la date de leur rédaction.

C'est en termes élogieux que notre auteur parle de la magnifique ville de Wisby, située dans l'île de Gothland (Gothland signifie bonne terre de Dieu, ou bonne terre); ce nom était justifié par la loyauté de son peuple et les richesses naturelles de son sol qui donnait : « les choses nécessaires à l'entretien, et au service des hommes, et dont les habitans font grand commerce et trafic par toute l'Europe. » Wisby, bâtie au nord-est de l'île, fut construite, d'après Cleirac, par les étrangers qui ne vivaient pas toujours en bonne intelligence avec les naturels du pays, aussi à la suite « d'un grand et cruel carnage », des habitants de la campagne par les bourgeois de cette ville, ces derniers craignant des représailles, « obtinrent du roi de Suède Magnus, permission de faire manteller la ville de courtine et de bastions pour leur assurance ». Cette cité était le centre d'un important commerce maritime; elle voyait affluer dans son port à peu près tous les peuples de l'Europe : Russes, Danois, Prussiens, Allemands, Flamands, Saxons, Anglais, Ecossais, Français. « Châque nation y avoit son quartier, et des ruës particulieres à tenir leurs estaus, boutiques, fondiques ou magasins. Tous estrangers y estoient assureés et bien venus et y jouyssoient des mesmes privileges que les naturels Bourgeois » (14). Cette ville disparut par suite de querelles intestines, les historiens donnent peu de détails sur cet événement. Au sujet de l'ordonnance de Wisby, Cleirac affirme : « C'est en cette ville de Wisbuy que les loix et les Ordonnances maritimes que les Suedes ont mis en credit furent composées, lesquelles furent requës comme equitables et justes. et

(1) Il faut remarquer que ces étrangers avaient obtenu la permission d'observer leurs lois nationales.

conservées en langage Tudesque ou Teuton jusques à présent, et sont encore observées par les Alemans, Suedes, Danois, Flamans, et par tous les peuples du Nort : tous lesquels neantmoins n'ont pas esté si curieux, que de retenir la datte, et le memoire du temps qu'elles furent composées et reçues. »

Par cette citation, nous voyons que Cleirac ignore l'époque de la rédaction de cette ordonnance; il indique Wisby comme son lieu d'origine, ce qui reste à prouver, ainsi que son caractère public ou privé.

Ce texte a toujours été considéré comme ancien. Selon Leibnitz il serait du douzième siècle. Au contraire, Verwer le déclare rédigé après l'an 1400. Ces deux opinions ne sont pas défendables. Cleirac reprenant celle soutenue par Selden, affirme que ces ordonnances sont postérieures aux rôles d'Oléron invoquant ce fait qu'avant 1266, date indiquée dans la copie certifiée, la ville de Wisby n'existait pas encore. « Les habitants d'icelle n'étoient pour lors qu'une peuplade d'étrangers ramassez », qui loin de pouvoir imposer leurs lois, arrivaient avec peine à se défendre contre les « originaires habitans de l'Isle de Gothland, desquels ils usurpoient les terres » ⁽¹⁵⁾. La raison selon laquelle cette ville n'existait pas encore ⁽¹⁶⁾ est-elle suffisante pour placer la rédaction de ces lois au treizième siècle ? Il ne semble pas. Comme l'a remarqué Pardessus, elle pouvait avant d'être une ville fortifiée, être un port assez important pour avoir

(15) Cleirac repousse l'opinion des historiens Olaus Magnus et Joannes Magnus, selon laquelle ces ordonnances seraient antérieures aux Rôles d'Oléron et auraient été observées dans « tous les ports, plages et mers de l'Europe jusqu'au détroit de Gibraltar, qui est extrémité de l'Europe et d'Afrique ».

(16) Valin, *Commentaire de l'ordonnance de 1681*, préface, p. 11, combat lui aussi cette affirmation.

des lois maritimes propres. Emérigon a donné une autre raison : dans l'article 67, il serait question du contrat d'assurance, contrat réglementé seulement à partir du xv^e siècle; par suite, le texte serait plus récent qu'on le croit généralement. Par malheur, l'opinion d'Emérigon est basée sur la traduction de Cleirac qui n'est pas toujours fidèle et l'article cité n'a pas le sens que lui attribue cet auteur; il ne parle pas d'assurance, mais de l'obligation d'un commettant d'indemniser son commis de tous les engagements contractés pour son compte ⁽¹⁷⁾. On en est réduit aux conjectures et la solution doit être recherchée dans l'examen attentif des divers articles de la compilation. Les articles 13 à 36 sont comparables aux 24 articles primitifs des Rôles d'Oléron, les articles suivants sont relatifs au commerce de la Hollande et d'Amsterdam, qui ne remonte pas au delà du xiv^e siècle. Il faut donc en conclure que ces ordonnances ne sont pas antérieures au xv^e siècle. Des règles de droit maritime existaient bien dans le Code de la ville de Wisby ou Stadt-Lag, mais elles sont devenues insuffisantes et ont dû être augmentées et complétées de là, seraient sorties les ordonnances de Wisby ou « Hogeste water-recht » ⁽²⁾.

Cleirac prétend que ces ordonnances ont été rédigées à Wisby; son opinion doit être repoussée lorsqu'on examine le texte : les douze premiers articles sont empruntés aux anciens codes de Lubeck et transcrits litté-

(17) Article 67, d'après Pardessus : « Si le patron a été obligé de se porter caution dans l'intérêt du navire, l'armateur sera tenu de garantir le patron ». Le même article qui correspond au n^o 66, dans Cleirac, est ainsi conçu : « Si le maistre est contraint de bailler caution au Bourgeois pour le navire, le Bourgeois sera pareillement tenu bailler caution pour la vie du maistre. »

(18) Pardessus, *Collection des lois maritimes antérieures au xviii^e siècle*, t. 1, p. 434.

ralement; le reste de la compilation doit être divisé en deux; la première division, des articles 37 à 70, rapporte des dispositions analogues à celles des Usages maritimes des Pays-Bas septentrionaux, et la seconde est formée d'articles empruntés au code de Lubeck. Par suite, ces ordonnances sont plus récentes que ne l'affirmaient les divers auteurs précités et ne rapportent pas un droit maritime original et particulier à la ville de Wisby.

Cependant, cette compilation est fort ancienne. Par qui fut-elle rédigée ? D'après le titre « Ordonnance que les marchands et maîtres de navires arrêterent jadis en la magnifique ville de Wisby », on voit que ces lois sont l'œuvre d'un particulier, mais pourquoi et comment furent-elles écrites ? Selon Pardessus, deux hypothèses sont possibles; d'après la première, les commerçants dont le droit maritime était basé sur les mêmes principes, se seraient entendus pour rédiger un code où chacun aurait apporté un élément propre, par exemple les Français, les Rôles d'Oléron. Ce code serait devenu le droit des étrangers à Wisby et, au besoin, aurait été utilisé par les juges locaux jugeant des nationaux en cas d'insuffisance de leurs lois propres. Mais cette hypothèse est invraisemblable car une telle rédaction suppose un accord entre les délégués des divers pays qu'il aurait été bien difficile de réaliser et n'explique pas les répétitions et le manque d'unité du texte. D'après la seconde, on considère que ces lois auraient été rédigées de la manière suivante : les usages observés en Flandre et en Hollande ⁽¹⁹⁾ étaient connus des navigateurs de la Baltique; lorsque les Allemands obtinrent des souverains de ces pays des privilèges, ils durent, en retour, s'en-

(19) Les premiers sont les jugements de Damme ou lois de Westcapelle, les seconds la Coutume d'Amsterdam, d'Euchuisen, de Stavern.

gager à observer les lois locales; pour les mieux connaître, ils les firent traduire dans leur langue et les introduisirent à Wisby. Plus tard, un particulier constatant les lacunes de ces textes et trouvant un complément dans des copies du code de Lubeck déjà connu, aurait réuni certaines dispositions de ce code à la traduction dont il vient d'être parlé, de là seraient sorties les ordonnances de Wisby et seraient expliquées les répétitions ⁽²⁰⁾.

Cleirac, dans ses *Us et Coutumes de la mer*, a donné une traduction souvent trop brève, se contentant d'indiquer le sens des articles qui l'embarrassaient. Il ne parle pas des manuscrits ou des diverses éditions de ces ordonnances qui peuvent se classer en deux catégories : la première avec l'édition de Copenhague de 1503, la plus ancienne, et les manuscrits de Lubeck de 1533 et 1537; la seconde comprenant tous les manuscrits et les éditions postérieures à celles de 1537.

Ces textes ont été traduits en hollandais, danois, suédois, français, cette dernière traduction est de Cleirac, en italien, en latin. Cleirac indique que la traduction est faite de langage allemand en français, cependant Pardessus pense qu'il a dû se servir d'un texte hollandais, car les articles sont divisés de la même façon que dans les versions existant en cette langue et il cite le *Boeck der Zee-Rechten*, qui contient l'ordonnance en hollandais. D'après notre auteur, la rédaction était en langage tudesque ou teuton, c'est la seule qui subsiste encore, mais il y en eut aussi une autre en langue gothique qui était usitée dans le pays.

Pour compléter, il semble nécessaire de donner quelques indications sur les usages des Pays-Bas méridionaux et sep-

(20) Nous avons suivi le système admis par Pardessus dans sa *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*.

tentrionaux. Les usages de la Flandre, connus sous le nom de Jugements de Damme ou lois de Westcapelle, forment 24 articles analogues aux 24 articles primitifs des Rôles d'Oléron ⁽²¹⁾. Ils semblent avoir été introduits dans ce pays dans le courant de xiii^e siècle et ont été empruntés aux Rôles d'Oléron et à la France ⁽²²⁾; ce n'est qu'au xviii^e siècle qu'un négociant hollandais, Adrien Verwer, les a revendus comme flamands. Communiqués aux pays voisins, en particulier à la Zélande, ils ont été appelés lois de Westcapelle.

Les usages des Pays-Bas septentrionaux ou Coutumes d'Amsterdam, d'Euchuyzen, de Stavern, sont formés d'articles copiés ou inspirés par ceux des Rôles d'Oléron, des lois en vigueur dans les villes de la Baltique et enfin d'usages locaux; ils régissaient la navigation de la Baltique et du Sund. Verwer attribue leur rédaction à la Hollande; ils seraient donc assez récents ⁽²³⁾. Ils ne présentent pas une grande originalité et semblent avoir été copiés sur l'ordonnance de Wisby; ils auraient été rédigés en Hollande ⁽²⁴⁾.

(21) Pardessus donne les diverses raisons qui, d'après lui, montrent que ces usages ont été copiés sur les Rôles d'Oléron. *Livre précité*, t. 1, p. 338 à 362.

(22) Pardessus, t. 1, p. 363, 364, même livre.

(23) Selon Pardessus, le commerce des Hollandais ne se serait développé que dans le courant du xve siècle. Pardessus, *Collection des lois maritimes antérieures au xviii^e siècle*, t. 1, p. 394, 95.

(24) Pardessus, *livre cité*, t. 1, p. 399 à 403.

SECTION III

ORDONNANCE DE LA HANSE TEUTONIQUE

Renseignements fournis par Cleirac. — Création de la Ligue anséatique. — Son objet. — Conditions d'admission. — Ses comptoirs. — Situation des bourgeois de la Ligue. — Son administration. — Le droit de la Ligue. — Les Anséatiques en France.

Cleirac donne des renseignements assez détaillés sur la Hanse teutonique. Le nom vient, dit-il, des mots « Aenzée Steden », c'est-à-dire ville sur mer, et par abréviation Hanse teutonique; le mot hanse signifiant compagnie ou alliance. Il se propose de faire connaître les peuples du Nord que les Français, « partisans de la doctrine et des quereles Romaines » auxquels les « Septentrionaux étaient odieux », ont méconnus jusqu'à ce jour et ont considérés comme des « rustres et des barbares ». Aussi les auteurs français n'ont parlé d'eux que par « acquit, et fort legerement » et en particulier de la hanse teutonique : « Compagnie ou société des Bourgeois de septante-deux villes de l'Empire, intelligens et bien unis, desquels l'ordre, la loyauté, le courage et la prudence, égale, et ne cede en quoy que soit à tout ce qui se peut parangonner à ce sujet, des peuples qui leur sont meridionaux. »

Cette ligue fut créée dans la première moitié du ^{xiii}^e siècle par la réunion de Lubeck et de Hambourg. Déjà, les villes du Rhin inférieur s'étaient unies, et après quelques rivalités avec celles de la Baltique, s'associèrent à ces dernières. La fusion de ces associations en une seule forma la ligue anséatique qui devait avoir une grande renommée. Cleirac explique sa création par le caractère des peuples du Nord : « Et quoy que composez de diverses gens, ils ont esté

neantmoins toujours enclins, et naturellement portez à la société, et à contracter entre eux des étroites alliances et confederations, tant en particulier qu'en general; vivans en confreres ou comperes, sans superbe, sans envie, sans jalousie, et par grand confiance les uns aux autres : à cause de quoy tous les divers peuples d'Alemagne furent appelez Germains. Cette inclination naturele de vivre en fraternité et se fier les uns aux autres, les avoit alliez du temps de Charlemagne. » Il serait curieux d'opposer ces villes du Nord aux villes italiennes : tandis que les premières unissent leurs efforts pour faire triompher leur commerce, les Républiques : Venise, Gênes, Pise, Florence, sont constamment en guerre. L'histoire de l'Italie des ^{xiv}^e et ^{xv}^e siècles est remplie du récit de leurs rivalités; s'il intervenait une alliance, elle n'était jamais que de courte durée et une fois le but qui l'avait fait naître atteint, les deux alliées redevenaient ennemies.

La ligue groupait les commerçants des diverses villes, qui, à l'intérieur de chacune d'elles, formaient des corporations; son objet primitif fut de lutter contre le brigandage et de constituer, comme l'a dit Pardessus : « Une association mutuelle de défense et de participation à des privilèges commerciaux, mais non la formation d'une puissance politique » ⁽²⁵⁾. Elle était à la fois offensive et défensive « qui frappe l'un touche tous ». Mais dans la seconde moitié du ^{xiv}^e siècle, la ligue commença à prendre une certaine importance politique; elle n'hésita pas à entrer en lutte avec le roi Waldemar de Danemark qui avait essayé de ruiner sa puissance; elle fut victorieuse en 1370. Elle devenait donc redoutable, la crainte amena beaucoup de villes à solliciter

(25) Pardessus, *ouvrage cité*, t. II.

leur admission. Les conditions de celle-ci étaient rigoureusement fixées et variaient du reste avec les villes, qui prenaient l'engagement de s'assister et de se défendre; diverses clauses d'exclusion existaient.

La ligue possédait quatre comptoirs : à Londres, Bruges, Bergen et Nowgorod. A la tête de ces comptoirs se trouvaient des administrateurs ou « anciens ». Cleirac décrit complaisamment ces comptoirs ou « sales », qui sont : « Belles maisons de grande estenduë, fort superbement basties, de trois ou quatre cens chambres ou salebasses logeables, et meublées splandivement, avec nombre de cabinets, galeries, portiques, et magasins rangez aux environs d'une grand Cour : En outre bien pourvues de greniers, magasins, descharges et services à recevoir toute sorte de marchandises et de provisions. » Il dit pour quelle raison fut abandonné le Comptoir de Londres ou Stalhof, c'est-à-dire Cour d'acier (seuls les Anséatiques importaient l'acier en Angleterre), ils préférèrent quitter ce pays que de perdre leurs anciens privilèges et de se soumettre à « la surcharge des insolites impositions ».

Les Bourgeois de la ligue jouissaient dans les diverses cités confédérées des mêmes droits et privilèges que les habitants de celles-ci, ayant aussi « la liberté et l'assurance du trafic ». Les péages et les droits divers avaient été supprimés entre les villes anséatiques. Ces avantages entraînaient certaines obligations et notamment celles, pour les bourgeois mariés, de ne pas quitter un comptoir pour aller dans un autre, car, d'après Cleirac, ces voyages auraient été « prins pour faillite ou banqueroute »; il est vrai « que sans bouger de la maison ils y sont obeys et servis à merveille ». Ils avaient la possibilité d'y envoyer leurs enfants qui se formaient ainsi aux usages du négoce, apprenaient les langues

étrangères, car les Comptoirs avaient « des colleges et nombre de Precepteurs ordinaires et bien gagez ».

Lubeck fut, selon l'expression de Cleirac, la mère ville anséatique. Elle était le siège des assemblées composées des délégués des autres villes. Ces assemblées statuaient sur les intérêts de la ligue et sur l'affectation des deniers du trésor commun; elles devaient se réunir tous les trois ans. En fait, les réunions étaient plus fréquentes et eurent lieu ailleurs, notamment à Hambourg, Stralsund, Wismar, Rostock. Mais Lubeck joua toujours un rôle prépondérant; elle était la présidente des assemblées et l'exécutrice des décisions prises; son sceau scellait les actes de la ligue. A la fin du congrès on rédigeait sous le nom de recès, un procès-verbal où étaient consignées les diverses résolutions. Chaque député en recevait une copie avec défense d'en donner connaissance aux étrangers. Ces recès étaient conservés dans les archives des villes ou comptoirs, car la ligue n'en avait pas.

Cette confédération n'ayant pas à l'origine un but politique, on n'éprouva pas le besoin d'avoir un droit uniforme en matière commerciale et maritime; aussi les recès sont-ils rares au début; ce n'est que vers la fin du xiv^e siècle que des règles uniformes furent imposées. Certaines dispositions étaient relatives au commerce terrestre; en ce qui concerne le droit maritime dans les recès qui sont parvenus jusqu'à nous, on ne trouve pas un système complet, on remarque en particulier, l'absence de dispositions relatives au contrat d'assurance qui, cependant, était connu avant la promulgation du recès de 1614. Pardessus⁽²⁶⁾ a publié un grand nombre de recès jusqu'alors inédits et qui vont de l'année 1369 à l'année 1614; les plus connus sont ceux de 1418, 1591,

(26) Pardessus, *ouvrage cité*, t. II.

1614. Cleirac a étudié celui de 1591 auquel il attribue à tort la date de 1597. Il ne s'est pas astreint à le traduire littéralement.

En raison des privilèges qu'ils savaient se faire accorder, les anséatiques étaient dangereux pour les pays dans lesquels ils s'installaient. En France, les rois Louis XI et Charles VIII leur concédèrent des avantages qui furent renouvelés par un édit ou lettre de Déclaration du 4 avril 1484, dans lequel on leur reconnaissait le droit de disposer entre vifs ou après décès des biens qu'ils possédaient en France; ils étaient exemptés des droits de péage ou tributs quelconques pour leurs marchandises. A La Rochelle, ils obtinrent des privilèges pour le transport du vin et du sel.

Jamais cependant, leur puissance ne fut très grande dans notre pays où ils n'établirent pas de comptoirs en raison de leur refus de se soumettre aux juridictions locales; ils ne voulaient être justiciables que de leurs officiers; « c'est ce qu'ils nomment liberté de cour », dit Cleirac.

La ligue devait voir décliner sa puissance dans le courant du xvi^e siècle.

SECTION IV

LE GUIDON

Opinion de Cleirac sur le Guidon. — Lieu de la rédaction. — Date. — Composition. — Caractère. — Les assurances d'Anvers et d'Amsterdam.

Le Guidon, dont le titre complet est : « Guidon utile et nécessaire pour ceux qui font marchandise, et qui mettent à la mer », a été qualifié de merveille de science théorique du droit ⁽²⁷⁾ et cependant n'a pas eu hors de France le succès

(27) Desjardins, *Introduction historique au droit commercial maritime*, ch. 10, p. 125.

des Rôles d'Oléron; il est vrai qu'au moment de sa publication, les divers pays étaient dotés de lois et d'ordonnances relatives au droit maritime. Cleirac indique que ce traité fut : « dressé en faveur des Marchands trafiquans en la noble Cité de Roën » et avait pour but de servir de guide aux « honorables et loyaux marchands ». Il déclare ignorer l'auteur qui « n'a rien obmis, si ce n'est seulement d'y mettre son nom » et donne une nouvelle édition pour rétablir le texte dans sa pureté primitive, car il « était devenu tant maculé d'erreurs, de fautes, d'obmissions et de transpositions, qu'il gissoit dans le mespris comme un diamant brut tout à fait obscur et mescognoissable ».

C'est avec raison que Cleirac donne une origine française au Guidon. L'édition princeps n'a pu être retrouvée; il a été imprimé à nouveau en 1607 et 1645, aussi peut-on le considérer comme datant de la fin du xvi^e siècle; peut-être fut-il rédigé pour servir de guide à la juridiction consulaire créée par un édit de 1556 à Rouen. Il comprend 20 chapitres divisés en articles.

L'objet de ce traité est l'étude du contrat d'assurance, mais en l'analysant, l'auteur qui était un praticien très au courant des institutions maritimes a « insinué, et fait entendre avec grand facilité tout ce qui est des autres Contracts maritimes, et tout le general du commerce Naval » (28).

Cleirac a bien souvent rajeuni le texte; pour le compléter il a fait appel aux ordonnances et réglemens de Gênes, d'Ancone, de Barcelone, de Portugal, de Castille, d'Anvers, d'Amsterdam, portant sur les mêmes matières. A la fin du Guidon se trouve un formulaire de la police d'assurance qui n'existe pas dans l'édition de 1607 et pourrait bien être

(28) Cleirac, *Us et Coutumes de la Mer*, p. 219.

l'œuvre de Cleirac. Il est complété par la publication des ordonnances de 1563 de Philippe II, relatives aux assurances de la Bourse d'Anvers et d'une ordonnance du 31 janvier 1598 dont la traduction est peu fidèle et qui établissait à Amsterdam une Chambre d'assurance, c'est-à-dire un tribunal spécial pour prononcer sur les contestations.

Le meilleur éloge que l'on puisse faire du Guidon est de remarquer que la plupart de ses dispositions sont passées dans l'ordonnance sur la marine de 1681; mais il est en partie redevable de cet honneur à Cleirac, dont l'édition récente venait de lui donner un nouveau lustre.

SECTION V

LA JURIDICTION DE LA MARINE ET LA NAVIGATION DES RIVIÈRES

Ces deux matières constituent la troisième partie des *Us et Coutumes de la Mer*.

La juridiction de la marine tant en temps de paix qu'en temps de guerre est l'œuvre propre de Cleirac. Il a réuni pour la première fois et d'une façon méthodique les dispositions des ordonnances relatives à « toutes questions et controverses, quand il s'agit de nolit ou fret, de dommage donné aux robes chargées en nef, du loyer ou salaire des mariniers, de faire inquanter ou vendre la part de nef, de get, de commandes ou commissions baillées au Patron ou à mariniers, de debtes ou sommes empruntées par le Patron pour l'expédition et nécessité du navire, des promesses faites par Patron : des robes ou richesses trouvées en mer libre ou plaige, ou paragé, d'armer lesdites nefs ou galeres ou autres vaisseaux, et generalement de tous autres contracts declarez aux Coustumes de la mer »⁽²⁹⁾. L'intention de Cleirac n'est

(29) Cleirac, *Us et Coutumes de la Mer*, p. 405.

pas, comme il l'avoue lui-même, d'apporter des modifications aux textes cités : « Sans dessein néanmoins de changer, adjouster, altérer, ou tordre le nez au texte », il se contente de rapprocher les textes et d'y apporter d'utiles commentaires.

Les diverses matières qui font l'objet de la juridiction de la marine peuvent être groupées sous les appellations suivantes : Causes entrant dans la compétence des officiers de l'amirauté, les privilèges des officiers et gens de mer, l'armement des navires avec une ordonnance de Philippe II sur ce sujet, les obligations des bourgeois, des victuailleurs, des maîtres, des mariniers, les décès en mer et enfin, l'autorité et la compétence de l'amiral. Les ordonnances qui ont servi de guide à Cleirac sont celles de 1400, 1415, 1450, 1517, 1543, 1584, 1586; mais il convient de remarquer que ses développements sont inspirés par l'ordonnance de 1517 rendue spécialement pour la Guyenne.

Notre auteur, dans son étude de la navigation des rivières, démontre l'utilité de ce genre de navigation et les agréments qu'elle comporte. Il indique combien la Guyenne est privilégiée en raison du grand nombre des cours d'eau qui l'arrosent, mais que malheureusement le commerce y est entravé par les impositions et les péages de toutes sortes. Il est vrai qu'un édit de Louis XII de 1499 autorisa les marchands à faire « bourse commune » et à créer « des Intendants et des Syndics et le former un College » pour s'opposer aux exactions des seigneurs. Des syndics existaient à Bordeaux, Agen, Montauban, Bergerac, ce dernier s'occupant de la navigation sur la Dordogne. Mais lorsque le protestantisme s'introduisit dans cette région, le syndic « se débanda : et pour faire son fait à part obtint lettres d'interdiction au Parlement de Bourdeaux; portant evocation et renvoy au

grand Conseil, pour tous les faits et causes concernant ladite rivière ». En raison de l'éloignement des juges, des abus et de graves désordres s'introduisirent, favorisés par l'intendant ou « Commissaire député pour l'exécution des Arrêts du grand Conseil » et par le syndic de Bergerac ». Sur l'Isle qui était banale, certains propriétaires avaient établi des moulins et arrêtaient ainsi la navigation au grand détriment des autres habitants qui ne pouvaient expédier les produits du sol. Un arrêt intervint pour ordonner la démolition de ces moulins, mais ne fut pas exécuté en raison de l'absence de fonds pour indemniser les propriétaires. Cleirac indique que ces moulins pourraient être conservés sans entraver la navigation en construisant « des Sas ou pertuis, sur et au travers chaque escluse de moulin, c'est un passage nommé Haulserée par l'ordonnance de 1570 », et entre dans des détails techniques sur leur construction et leur fonctionnement ⁽³⁰⁾.

(30) *Us et Coutumes de la Mer*, p. 562, 563.

DEUXIÈME PARTIE

Etude interne des Us et Coutumes de la mer.

Cette seconde partie comporte l'étude des diverses institutions contenues dans les Us et Coutumes de la Mer, elle se propose de montrer de quelle manière Cleirac les a comprises et expliquées sans s'interdire de donner une vue d'ensemble de chacune d'elles lorsque cela a paru nécessaire pour la clarté de l'exposé.

Les matières ont été réunies en quatre chapitres sous les titres suivants :

Chapitre I : Institutions concernant le navire;

Chapitre II : Institutions concernant les gens de mer;

Chapitre III : Les contrats maritimes;

Chapitre IV : Institutions concernant le droit administratif maritime.

Un de ces chapitres sera nécessairement beaucoup plus long que les autres et l'on a déjà deviné qu'il s'agit du troisième, en raison de l'importance des questions qui y sont traitées et surtout du contrat d'assurance auquel une place spéciale devait être accordée comme le Guidon lui-même l'avait fait.

CHAPITRE PREMIER

INSTITUTIONS CONCERNANT LES NAVIRES

Les propriétaires de navires. — Des navires et de leur nature. — Vente et saisie des navires. — Leur armement.

Les propriétaires ou Bourgeois de la nef sont les personnes qui « d'un mutuel consentement, après l'édification ou l'achat du Navire y établissent un Maistre, qu'ils accueillent ordinairement à quelque portion de la nef, afin qu'il en soit plus soigneux » (1). Le terme de bourgeois est, selon Cleirac, « du style de la *Hanse theutonique*, que les Seigneurs et propriétaires des Navires sont nommez *Bourgeois* : d'autant qu'il n'est permis en Alemagne qu'aux Bourgeois desdites villes *Anzeatiques* d'avoir, et bastir Navires. En Orient ils sont nommez *Seigneurs particips, ou parsoniers* » (2). Le mot de parsonnier ou Bourgeois servait aussi à désigner les divers copropriétaires de la nef par opposition au copropriétaire principal qui alors s'appelait Maître.

La construction du navire ne doit être entreprise qu'après entente entre les copropriétaires, « afin que la besogne ne reste imparfaite par l'impuissance de l'entrepreneur; et les matériaux, ou ce qui est commencé en danger de se perdre; veu qu'en fait de bastimens, rarement les hommes se ren-

(1) Guidon, chap. 13, art. 2.

(2) Cleirac, note sur l'article 1 de l'ordonnance teutonique.

contrent et se plaisent sur un mesme dessein, chacun a ses conceptions et sa fantaisie particuliere, ce qui agréé à l'un, desplaist à l'autre » (3). Il doit y avoir accord au sujet « de la grandeur, hauteur, du creux ou profondeur, largeur et longueur ; et l'accord rédigé par escrit, et ce à peine de douze sols d'amande par thonneau » (4). Les Bourgeois doivent armer le navire, ils sont tenus « de fournir tout ce qui est necessaire pour l'entretien et conservation du corps du navire, les aparaus, armes, et utanciles » (5). Aux victuailleurs incombait le soin d'approvisionner la nef en « har-nois de gueulle, munitions, et tout ce qui se despèce, et les ustanciles pour les aprester et les exploiter » (6). Lorsqu'il y avait désaccord entre les copropriétaires au sujet de l'armement du navire, « le plus de trois emportera sur les autres » (7), c'est-à-dire, ajoute Cleirac (8) qu'en « dissention ou en partage d'opinions, deux de plus en un parti ne vuident pas le partage, mais trois de plus evincent : et à c'est effet, *numenrantur non ponderantur opiniones* ». Du reste, le capitaine était autorisé à prendre de l'argent à la grosse pour « ceux qui ne voudront, on refuseront de contribuer leur part pour faire et fournir l'équipage » (9).

Cleirac, dans ses termes de marine, donne de nombreux détails sur les diverses variétés de navires depuis l'esquif jusqu'au galion, qui sont « grands navires de guerre » et les carraques qui sont « les plus grands navires de charge ».

(3) Cleirac, note sur l'article 1 de l'ordonnance teutonique.

(4) Ordonnance teutonique, art. 2.

(5) Cleirac, note sur l'article 56 de la juridiction de la marine.

(6) Même note et Guidon, chap. 15, art. 10 et 11 et chap. 18, art. 1^{er}.

(7) Ordonnance teutonique, art. 59.

(8) Cleirac, note sur l'art. 59 de l'ordonnance teutonique, l'ordonnance de 1681, titre des propriétaires des navires, art. 5, fait prévaloir l'opinion du plus grand nombre.

(9) Ordonnance teutonique, art. 59.

Il décrit avec minutie les diverses parties de la nef et par le rapprochement de mots espagnols, italiens ou latins, essaie de mieux faire pénétrer le sens des termes français. Il se complait dans sa description et passe en revue les mâts, vergues, voiles, cordages; il en profite pour parler de l'artillerie navale et du feu grégeois dont « la composition fut de l'invention d'un ingénieur nommé *Callinicus*, par le moyen duquel feu, l'empereur *Constantin Pogonatus sive Barbatas*, garantit sa personne et sa ville de Constantinople, et en outre brusla et deffit entièrement l'armée des Agarenes et Sarrasins, qui le tenoit assiégé en icelle » ⁽¹⁰⁾. Il mentionne d'une façon très détaillée ce que l'on entend par pavillon : « Les Seigneurs Admiraux ont conservé le droict de pouvoir donner bannieres, livrées, couleurs, et devises, aux Navires, sans qu'il soit permis aux Capitaines, Maistres ou Bourgeois d'en prendre à plaisir ou volonté : Cela estant du droict public et de toute la Nation ». Ces pavillons furent créés « pour distinguer les troupes croisées, et d'abondant par imitation de la Cour des Empereurs d'Orient, en laquelle les Princes, et les personnages pourvus ou relevez aux éminantes dignitez estoient reconnus et distinguez des autres, et des gens qu'on nomme de petite estoffe par l'esclat des diverses livrées et couleurs de leurs robes et habits » ⁽¹¹⁾. Il énumère les devises et les blasons des divers Princes et des diverses provinces et donne la signification des différentes couleurs, en particulier du blanc qui signifie paix ou amitié et qui est la couleur de la bannière que fait arborer l'amiral sur son navire lorsqu'il veut assembler le « Conseil des Capitaines, et principaux de l'Armée » ⁽¹²⁾. Le sujet lui

(10) Cleirac, *Termes de marine*, p. 57.

(11) Cleirac, *Termes de marine*, p. 62.

(12) Cleirac, *Ibid.*, p. 70.

paraît familier, il l'illustre de nombreux exemples et ne manque pas de nous dire que déjà les anciens « souloient enduire et peindre les Pataches, Fregates et Galiotes de bleu, pour estre moins apperceus sur mer » ⁽¹³⁾.

La question de savoir si les navires sont meubles ou immeubles a été longuement agitée ⁽¹⁴⁾. Cleirac conclut que les navires sont « véritablement meubles »; et c'est en raison de ce caractère mobilier qu'ils ne sont pas susceptibles d'inféodation et d'imposition de servitude. Il appuie sa thèse sur deux arrêts de la Cour de Bordeaux; par le premier du 23 juin 1606, la reine Marguerite, comtesse d'Agen, « pretendoit et demandoit à certain marchand lods et ventes pour l'achapt d'un moulin à nef, dequoy elle fut deboutée » ⁽¹⁵⁾.

Le second, un arrêt solennel du 14 avril 1620, statue dans le même sens : le demandeur exerçait une saisie féodale sur un navire, faute de paiement de lods et ventes, mais il fut décidé « n'y avoir lieu ou cause de payer aucuns lods et ventes, et à tant la saisie fut tollüe, et les parties pour raison de ce mises hors de Cours et de procez » ⁽¹⁶⁾. La question avait déjà été tranchée dans le sens du caractère mobilier des navires par les Statuts d'Amsterdam du 9 janvier 1570 ⁽¹⁷⁾ et le fut en France par un édit du mois d'octobre 1666 qui ne fit que consacrer l'opinion généralement admise par les jurisconsultes ⁽¹⁸⁾. Cleirac reconnaissait qu'en

(13) Cleirac, *Ibid.*, p. 70.

(14) Cleirac, sur l'art. 5 de la juridiction de la marine.

(15) Cleirac, sur l'art. 5 de la juridiction de la marine, note 9.

(16) Cleirac, note 10 sur l'art. 5 de la juridiction de la marine.

(17) Pardessus, *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, t. 4, p. 122, note 1 et p. 357, note 3.

(18) Malgré le caractère mobilier du navire « au regard des hypothèques et de la suite d'icelles, il est censé immeuble ». A l'appui, Cleirac mentionne un arrêt du Parlement de Bordeaux du 26 juin 1612, Cleirac, note 12 sur

raison de leur valeur, certains meubles ne doivent être vendus qu'en observant des formalités particulières et cite à ce sujet un arrêt du Parlement de Bordeaux du 10 février 1628, relatif à la vente d'un diamant qui avait été mis en gage et n'avait pas été retiré en temps utile. Le marchand voulait le faire vendre comme meuble, la Cour ordonna la vente du diamant et « à ces fins que pendant un mois proclamats seront faits, et les affiches placardées tant en la ville de Limoges, qu'aux villes circonvoisines du ressort que bon semblera tant au débiteur qu'au créancier » (19). Durant ce mois, celui qui détenait le diamant devait le montrer dès qu'il en était requis. Il ajoute qu'à Paris « où c'est que tant la pierrerie de tout prix, que toutes autres richesses abondent » (20), les pierres précieuses sont vendues comme meubles. Les navires, en raison de leur valeur, ne devaient donc, par suite, être vendus comme des meubles ordinaires. Cleirac indique la procédure suivie : Après le commandement de payer, fait par un sergent (commandement qui intervient comme conséquence d'une condamnation ou d'un contrat portant exécution parée); un exploit est dressé dans lequel sont consignés le nom du navire, son port d'attache, sa capacité et sa forme, le nom du maître, du port où il se trouve, l'inventaire des agrès, poudre, canons, des chaloupes et des esquifs (21). A cette énumération, il faut ajouter la maîtrise lorsque la dette a été contractée par le capitaine; cette opinion alors admise que le droit de commander un navire était une espèce de propriété appartenant au capitaine et qu'on

l'art. 5 de la juridiction de la marine. Cette solution fut conservée dans l'ordonnance de 1681, titre des navires, art. 2; et ce droit de suite existe dans notre droit moderne.

(19) Cleirac, note 6 sur l'art. 5 de la juridiction de la marine.

(20) Cleirac, note 7 sur l'art. 5 de la juridiction de la marine.

(21) Cleirac, note 13 sur l'art. 5 de la juridiction de la marine.

pouvait saisir et vendre, fut condamnée par l'ordonnance de 1681 ⁽²²⁾ qui déclare que la maîtrise d'un bateau ne peut être ni saisie ni vendue. Le sergent établit un gardien ou commissaire ⁽²³⁾ qui se contente de garder le navire, il ne répond pas des « fruits ou de la jouissance et de l'exercice qui s'en pourroit faire ⁽²⁴⁾; le sergent doit alors faire des criées au nombre de quatre durant quatre dimanches consécutifs. Elles auront lieu à la porte de l'église paroissiale et d'autres seront faites sur le quai une fois par semaine n'importe quel jour. Des affiches étaient apposées sur le grand mât du bateau; à la porte du « parquet de l'Amirauté », à la porte de la ville et de l'église paroissiale. Les enchères étaient reçues pendant les criées et après la quatrième le navire était adjugé au plus offrant, « sans attendre les quarante jours après les quatre criées faites et parfaites : n'est aucunement nécessaire de faire certifier les criées, ny pareillement d'obtenir jugement d'affiches ». Les créanciers ⁽²⁵⁾ qui ont prêté de l'argent pour radoubler le navire, acheter des appareils et victuailles, sont privilégiés, déduction faite des frais de criée, et à condition que le navire n'ait pas entrepris un nouveau voyage; et concourent entre eux au sol la livre. Les autres créanciers « sont colloquez après les susdits en leur rang et ordre ». Pour la vente des bateaux de moindre importance les criées ne sont faites que sur le quai, durant trois jours par « le sergent exécuter et une trom-

(22) Ordonnance 1681, titre de la saisie, art. 2. Le Code de commerce s'est contenté de dire dans l'art. 208 : « L'adjudication fait cesser les fonctions du capitaine, sauf à lui à se pourvoir en dédommagement contre qui de droit. »

(23) Ordonnance de 1681, titre de la saisie, art. 2, exige aussi la présence du gardien. *Idem*, Code de commerce, art. 200

(24) Cleirac, note 13 sur l'art. 5 de la juridiction de la marine.

(25) Cleirac, note 15 sur l'art. 5 de la juridiction de la marine.

pette ». Intervenant le jugement d'adjudication qui l'accordait au plus offrant ⁽²⁶⁾.

La juridiction de l'Amirauté donne compétence aux juges de l'Amirauté pour faire saisir et vendre « les navires, barques, bateaux et marchandises qui seront en iceux » ⁽²⁷⁾ à l'exclusion de tous les autres juges tels que Vicomtes, Viguiers, Maîtres des Eaux et Forêts, etc. ⁽²⁸⁾. Ce droit de faire arrêter et saisir les navires et marchandises qu'ils transportent est aussi reconnu aux « fermiers des Convois, Contablie, et autres droicts du Roy au Bureau de Bourdeaux » ⁽²⁹⁾. Sur cette matière, les règles avaient été établies par la jurisprudence, seule la coutume de Normandie dans son article 584 contenait quelques indications ⁽³⁰⁾.

Les navires devaient être armés de façon différente suivant leur capacité, l'ordonnance de 1584 se préoccupait du nombre d'hommes, de canons, de piques, d'arquebuses, de poudre et des divers engins qu'ils devaient contenir ⁽³¹⁾. Cleirac a rapproché de cette disposition une ordonnance de Philippe II sur le même sujet ⁽³²⁾, d'après laquelle il était défendu sous peine d'amende de rien charger de précieux dans un navire sans que celui-ci fût armé. Elle indique quelle devait être la composition de l'équipage suivant la capacité du navire et les armes qui devaient se trouver à bord. Pour assurer ces prescriptions, des visiteurs étaient créés dans chaque port. L'ordonnance se préoccupe ensuite :

(26) Cleirac, note 14 sur l'art. 5 de la juridiction de la marine.

(27) Juridiction de la marine, art. 4.

(28) Juridiction de la marine, art. 5.

(29) Cleirac, note 1 sur l'art. 5 de la juridiction de la marine.

(30) Cleirac, note 5 sur l'art. 5 de la juridiction de la marine.

(31) Juridiction de la marine, art. 55.

(32) Cette ordonnance donnée à Bruxelles au mois d'octobre 1565, comprend 28 articles. *Us et Coutumes de la Mer*, de la p. 500 à la p. 515 (1^{re} éd.).

des pièces dont le navire avait besoin durant son voyage, telles que chartes-parties et connaissements; du salut en mer, et défend aux navires de guerre des nations étrangères de venir dans les ports du royaume sous peine de confiscation autorisant, dans ce cas, ses sujets à leur courre sus.

CHAPITRE II

INSTITUTIONS CONCERNANT LES GENS DE MER

Les questions relatives aux gens de mer ont été étudiées avec complaisance et un grand luxe de détails par Cleirac dans ses notes sur les Rôles d'Oléron. Nous grouperons les renseignements qu'il nous fournit, sous les rubriques suivantes :

Section I : Le capitaine; choix du capitaine et qualités requises pour exercer cette fonction; fonctions; responsabilité.

Section II : Les matelots; âge requis pour être matelot; diverses espèces d'engagements; devoirs des matelots; la vie à bord; loyer des matelots; secours aux blessés et aux malades.

Section III : Le pilote, l'écrivain; privilèges des officiers et gens de mer.

A l'époque de la rédaction des Rôles d'Oléron, la marine marchande était hiérarchisée comme la marine de guerre ⁽¹⁾.

(1) Cleirac, notes 7 et 8 sur l'art. 1 des Rôles d'Oléron. Cet auteur donne la hiérarchie pour la marine de guerre : « Aux armées navales le Général est le chef, l'Admiral, Visadmiral, et le Capitan major qu'on nomme chef d'esquadre, et dans chaque navire de guerre le Capitaine est le premier, le Pilote est le second, lequel pour l'honneur des sciences qu'il professe et pratique, est toujours la seconde personne dans le bord, soit en guerre ou en marchandise, à suite le Maistre qui a le commandement sur l'équipage, et le Capitaine et son Lieutenant sur les soldats. »

Le commandement appartenait au maître, venait ensuite le pilote, puis le contremaître, « le Facteur ou premier marchand, le second Marchand, l'Ecrivain, deux Chirurgiens, deux Despensiers qui ont l'œconomie des vivres, quatre Compagnons de quartier, lesquels sont tout ainsi que les Coporaux au corps de garde, les Cuisiniers, Canoniers, les Bosmans lesquels ont la charge et le soin à bien plasser, bien mettre et remettre les ancres, ce qui est dit *bosser l'ancre*... après tous lesquels viennent le reste des matelots parmi lesquels est le Maistre de Chaloupe, et le Gardien qui commande aux Gourmetes ou Garçons, lesquels Garçons *Mesonaute* servent les Matelots, servent à la cuisine, remuent l'offec ou tirent à la pompe, nettoient le vaisseau, et en effet sont employez à tout le travail, sauf manier le gouvernail... Et finalement les Pages qui sont jeunes garçons moindre de dix huit ans, lesquels servent pour faire les proclamats, et à porter les commandements du Maistre et des autres Officiers » (2).

SECTION PREMIÈRE

LE CAPITAINE

CHOIX DU CAPITAINE ET QUALITÉS REQUISES POUR ÊTRE CAPITAINE. — Le Capitaine est choisi par les propriétaires du navire qui « l'accueillent ordinairement à quelque portion de la nef, afin qu'il en soit plus soigneux » (3). On distinguait, en effet, deux variétés de maître : les maîtres postifs et les maîtres combourgeois (4).

Les premiers étaient de simples salariés, les seconds

(2) Cleirac.

(3) Guidon, chap. 15, art. 2.

(4) Cleirac, note 3 sur l'art. 1 des Rôles d'Oléron.

étaient propriétaires d'une partie du navire. La préférence allait à ces derniers, ils étaient plus intéressés que les maîtres postifs à la conservation de la nef. Les maîtres combourgeois pouvaient être renvoyés par les autres propriétaires moyennant le remboursement de leur part. « Le titre de maistre est titre d'honneur, d'expérience et de bonnes mœurs », ainsi s'exprime Cleirac. Pour être maître, nous dit-il, il faut être capable et expérimenté; de plus, les ordonnances de Wisby et de la Hanse teutonique exigeaient les bonnes mœurs et un titre constatant « sa réception ». Il devait fournir aussi un certificat « et d'abondant il doit justifier comme quoy il a fidelement traité de temps en temps continué, les autres Bourgeois qu'il a servi depuis sa reception » ⁽⁵⁾.

A ce moment le capitaine jouait un rôle beaucoup plus important que de nos jours en raison de la longueur des voyages et des difficultés des communications.

FONCTIONS DU CAPITAINE. — Les fonctions du capitaine se divisent en fonctions que l'on peut appeler fonctions techniques et fonctions juridiques. De plus, il joue par rapport aux matelots le rôle d'un magistrat, comme on le verra par la suite.

Fonctions techniques. — Le capitaine commande à bord, il est le maître absolu de son navire après Dieu, son autorité s'exerce depuis la « poupe jusques à l'arbre ou le grand mast iceluy comprins » ⁽⁶⁾; il ne doit pas ignorer le pilotage pour contrôler au besoin les manœuvres du pilote. Il surveille l'embarquement des marchandises; il est tenu de les

(5) Cleirac, note 1 sur l'art. 1 des Rôles d'Oléron.

(6) Cleirac, note 5 sur l'art. 1 des Rôles d'Oléron, qui ajoute dans la note 6 sur le même article : « Le commandement du Contremaître *Proreta* est despuis l'esperon ou la prouë jusques au mast de misaine iceluy comprins. »

attendre un certain nombre de jours, même après la date fixée par le marchand pour les charger. Ce délai est de quinze jours durant lesquels le marchand paie les frais de retardement à dire d'experts, au delà il doit le fret entier, le « séjour » ⁽⁷⁾; le texte même de l'article déclare que les matelots ont droit au quart de l'amende infligée au marchand et le maître aux trois quarts ⁽⁸⁾. L'arrimage des marchandises ne l'intéresse pas, car des spécialistes s'en chargent, ce sont les « arrumeurs », la fonction ou l'industrie desquels consiste à disposer droitement, et bien ordonner avec fermeté les thonneaux, et autres fardeaux dans les navires, à bien balancer et asseoir le poids et contre-poids à plomb, mesnager les espaces, et remplir les vuides avec proportion, afin que le navire se tienne droit et sus bout, et sa charge bien assurée » ⁽⁹⁾.

Le maître et les matelots évitent ainsi les plaintes des marchands et la responsabilité en cas d'accident ⁽¹⁰⁾. Le maître doit faire visiter le navire aux marchands, leur montrer les cordages, tenir compte des observations qui lui sont faites, sans cela, « si quelque thonseau se perdoit par le defaut de guindage ou cordage, le maistre est tenu le payer aux Marchands entre luy et ses mariniers » ⁽¹¹⁾. Lorsque les marchands « disent le cordage estre bel et bon », s'il vient néanmoins à se rompre, le dommage se répartit entre le maî-

(7) Cleirac, note 1 sur l'art. 21 des Rôles d'Oléron, dans la note 2 Cleirac indique que les délais accordés pour décharger la marchandise sont de 15 jours et portent le nom de jours de planches ou de descharge.

(8) Rôles d'Oléron, art. 21.

(9) Clairac, notes sur l'art. 11 des Rôles d'Oléron. Cet auteur donne l'étymologie du mot arrumeur, dérivé, dit-il, « de *rum* ou *ruma*, qui en langage portugais signifie règle ou ligne droite, *carta rumada* signifie *papier regle bien à ligne, bien ordonné* comme un papier de Musique, ou la Carte marine en laquelle les lignes de la rose du compas sont nommées *rum*s du vent ».

(10) Rôles d'Oléron, art. 41.

(11) Rôles d'Oléron, art. 40.

tre, les marins⁽¹²⁾ et les marchands. L'ordonnance de Wisby au contraire, dans ce dernier cas, mettait tout le dommage à la charge des marchands⁽¹³⁾. La hanse teutonique impose au maître l'obligation de partir « deux ou trois jours après que le navire sera chargé », sous peine de 200 livres d'amende⁽¹⁴⁾.

Avant de mettre à la voile, le maître réunit les principaux de l'équipage et leur parle en ces termes : « Seigneurs que vous haïste ce temps, que vous semble de ce temps »⁽¹⁵⁾; après avoir écouté les diverses opinions, il doit se ranger à celle de la majorité. Comme le remarque Cleirac, cette obligation pour le maître de demander avis aux gens de l'équipage était générale et existait notamment en cas de jet⁽¹⁶⁾. La visite du navire par les officiers d'amirauté avant le départ était nécessaire pour qu'ils pussent constater quelles marchandises étaient transportées « et d'autant que Sa Majesté veut et entend que ses sujets se puissent aider reciproquement les uns aux autres, des danrées et marchandises desquelles le transport est prohibé hors le Royaume. C'est pourquoy »⁽¹⁷⁾.

Le Maître ne doit pas s'écarter de sa route, faire relâche dans un port pour lequel il n'est pas frété sans nécessité absolue et dans ce dernier cas il doit « se purger moyennant

(12) Les marins répondent du dommage parce qu'ils sont tenus d'avertir le maître lorsqu'ils s'aperçoivent de quelque défaut dans les cordages. Si le maître ne tient aucun compte de l'avertissement, il répond entièrement du dommage. Cleirac, note 4 sur l'art. 10 des Rôles d'Oléron; l'art. 49 de l'ordonnance de Wisby est semblable.

(13) Ordonnance de Wisby, art. 22.

(14) Hanse teutonique, art. 11.

(15) Rôles d'Oléron, art. 2; ordonnance de Wisby, art. 14 dans le même sens.

(16) Cleirac, note sur l'art. 2 des Rôles d'Oléron; ordonnance de 1681, liv. 1, liv. 2, art. 15.

(17) Juridiction de la marine, art. 8, note de Cleirac.

serment, ensemble deux ou trois de ses principaux matelots. que ç'a esté par contrainte et par nécessité qu'ils ont fait cette fauce route » (18). Il doit achever le voyage commencé et louer au besoin un autre navire (19).

Fonctions juridiques. — L'engagement de l'équipage rentre dans les fonctions juridiques du capitaine. « Il n'appartient qu'au Maître de composer son equipage, et faire election des compagnons qu'il a besoin; le Bourgeois, ny nul autre ne le pouvant astringre d'en prendre aucun s'il ne lui plaist », ainsi s'exprime Cleirac (20). Le maître doit s'entendre avec le propriétaire quant aux gages des matelots et du pilote avant de pouvoir les louer, sous peine de 25 écus d'amende (21). Il faut remarquer que lorsqu'il s'agissait d'engager un pilote, le maître avait intérêt à le payer largement car son propre salaire était toujours plus élevé; en l'obligeant à prendre l'avis des propriétaires on évitait cette fraude. Il ne devait engager un matelot qu'après s'être fait présenter son « passeport, ou le certificat de son fidele service du dernier Maistre qu'il aura servi, sous peine de cent sols d'amande »; sauf en « pays estranger en cas de nécessité » (22); chaque maître était obligé de fournir ce passeport ou certificat à ses matelots (23); il ne doit pas débaucher un matelot déjà engagé par un autre maître, sous peine

(18) Ordonnance de Wisby, art. 33.

(19) Rôles d'Oléron, art. 4 et notes de Cleirac. Ordonnance de Wisby, art. 53 et 53.

(20) Cleirac, note 8 sur l'art. 13 des Rôles d'Oléron. Guidon, chap. 13, art. 2.

(21) Hanse teutonique, art. 16. L'ordonnance de 1681, liv. 2, tit. 1, art. 5, donne également au capitaine le droit de former son équipage et l'oblige à prendre le consentement des propriétaires s'il est dans le lieu de leur demeure. Code de commerce, art. 223 dans le même sens.

(22) Hanse teutonique, art. 18.

(23) Hanse teutonique, art. 19.

de 25 livres d'amende et le matelot est tenu, dans ce cas, de payer au premier maître la moitié des gages promis ⁽²⁴⁾.

En pays lointain et en cas de nécessité absolue, le maître peut engager ou emprunter. Il engage les apparaux, après avoir pris le conseil des mariniers de la nef, mais il ne peut vendre le navire à moins d'avoir le « consentement ou procuration et spécial mandement des Bourgeois propriétaires » ⁽²⁵⁾. Cleirac ⁽²⁶⁾ reconnaît au maître le droit d'emprunter à la grosse sur les corps et quille du navire. L'emprunt peut être contracté avant le commencement du voyage. Si le capitaine se trouve dans le lieu de la demeure des propriétaires, il ne doit emprunter que jusqu'à concurrence de la valeur de sa part dans le navire, « et faisant le contraire, les autres portions n'en seront pas tenuës ny obligées » ⁽²⁷⁾ à moins que cet emprunt ne soit destiné à « fournir sur la part du Bourgeois dilayant » ⁽²⁸⁾; ou qu'il n'ait obtenu le consentement des autres propriétaires. Lorsque le navire a fait voile plusieurs textes reconnaissent au maître le droit d'emprunter à la grosse ⁽²⁹⁾; il oblige alors les propriétaires car ils l'ont « esleu et prins pour agréable sa prud'homme et suffisance » et Cleirac affirme dans sa note ce pouvoir du

(24) Cleirac, note 14 sur l'art. 5 des Rôles d'Oléron, résume l'art. 48 de la Hanse teutonique et rappelle les dispositions de l'ordonnance espagnole de 1563, art. 3, sur le même sujet.

(25-26) Rôles d'Oléron, art. 1 et note 2 de Cleirac sur cet art. Ordonnance de Wisby, art. 13 et 15.

(27) Hanse teutonique, art. 58. Ordonnance de 1681, art. 17, titre du capitaine, art. 8, titre des contrats à la grosse. Code de commerce, art. 232.

(28) Hanse teutonique, art. 11 et 59.

(29) Rôles d'Oléron, art. 22. Ordonnance de Wisby, art. 35, 45. Hanse teutonique, art. 60. Guidon, chap. 5, art. 35; chap. 18, art. 4. Assurance d'Anvers, art. 19, limite l'emprunt au quart de la valeur du navire, il ne peut excéder ce quart que lorsqu'il y a nécessité absolue qui doit être constatée dans un certificat. Ordonnance de 1681, titre du capitaine, art. 19. Code de commerce, art. 234, exige un procès-verbal et l'autorisation du magistrat du lieu.

maître « d'obliger le navire au desceu des Bourgeois, avec raison toutefois, mais non pas le vendre » ⁽³⁰⁾. Si le maître ne trouve personne pour lui avancer de l'argent, il peut vendre des marchandises contenues dans le navire. Elles seront estimées d'après le Guidon ⁽³¹⁾ « au prix de la cargaison », alors que d'après les Rôles d'Oléron, ainsi que le constate Cleirac, le maître doit les rembourser « au prix que les autres semblables se vendront communement, au lieu du reste, son fret rabatu »; l'ordonnance de Wisby ⁽³²⁾ veut qu'on les paie « à prix raisonnable, non pas au plus haut ny au plus bas prix »; ce prix raisonnable doit s'entendre de celui qui est donné pour les marchandises parvenues au port de déchargement ⁽³³⁾.

On donne au propriétaire une action contre le maître pour obtenir le remboursement de la valeur des marchandises, « le navire demeure obligé au archand pour son payment, et ce par speciale hypothèque dans l'an et jour, laquelle a suite, quoy que cependant le navire soit vendu, et qu'il ait passé en autre main » ⁽³⁴⁾. Le texte du Vingt deuxième jugement d'Oléron, ne semble donner cette action que si la nef est « venuë à sa droite descharge », mais Cleirac déclare formellement que si le navire vient à se perdre après la vente des marchandises, le maître reste tenu et les paiera « au prix qu'elles ont cousté au depart sans pouvoir pretendre de rabais pour le fret » ⁽³⁵⁾. L'ordonnance de Wisby ⁽³⁶⁾

(30) Rôles d'Oléron, art. 22. Ordonnance de Wisby, art. 35.

(31) Guidon, art. 35, chap. 5 et note de Cleirac.

(32) Ordonnance de Wisby, art. 43.

(33) Ordonnance de Wisby, art. 69.

(34) Cleirac, note 4 sur l'art. 22 des Rôles d'Oléron. Ordonnance de Wisby, art. 45.

(35) Cleirac, note 2 sur l'art. 22 des Rôles d'Oléron.

(36) Ordonnance de Wisby, art. 68.

refuse au maître le droit de retenir son fret sur le prix des marchandises vendues, c'est à tort et contraire à l'assurance d'Anvers ⁽³⁷⁾.

Pour pouvoir faire radoubier le navire sans consentement des Bourgeois, il faut que le maître soit en pays lointain et qu'il y ait nécessité absolue, sans cela le radoub serait à ses frais ⁽³⁸⁾.

L'examen des pouvoirs disciplinaires du maître est renvoyé au paragraphe relatif à la vie à bord.

RESPONSABILITÉ. — Le maître est responsable de ses fautes personnelles ⁽³⁹⁾ dans le cas par exemple de mauvais arrimage ⁽⁴⁰⁾ ou de marchandises abimées ⁽⁴¹⁾. En ce qui concerne la baraterie qui est « tromperie, c'est la fausse route faite à dessein... quand le Maistre desloyal va en terres ennemies ou lointaines, et s'approprie le Navire et marchandises, comme aussi c'est les malversations, roberies, larcins, alterations, desguisements, causés par le Patron ou l'équipage »; ainsi que la définit Cleirac, elle est à la charge du maître et subsidiairement des assureurs ⁽⁴²⁾.

Cleirac ne donne aucun renseignement sur l'institution de l'abandon du navire et du fret qui permet aux propriétaires de se décharger de la responsabilité qu'ils encourent en

(37) Assurance d'Anvers, art. 19. Ordonnance de 1681, titre du capitaine, art. 19. Code de commerce, art. 234.

(38) Ordonnance de la Hanse teutonique, art. 3. Ordonnance de Wisby, art. 63. Ordonnance de 1681, titre du capitaine, art. 17. Code de commerce art. 232.

(39) Guidon, chap. 5, art. 6, pose le principe de la responsabilité du maître.

(40) Rôles d'Oléron, art. 11 et 27.

(41) Guidon, chap. 5, art. 5.

(42) *Termes de marine*, p. 9 *in fine*. L'ordonnance de 1681, art. 9, titre du capitaine et Code de commerce, art. 221, 222, le rend également garant de ses fautes même légères, comme le faisait l'ordonnance.

raison des fautes du capitaine. Un seul texte la mentionné en ces termes : « Si le Bourgeois ou propriétaire du batel ne le conduit point, et ne navigue pas en iceluy : et il arrive perte ou naufrage sans sa faute, et en son absence, il peut renoncer, ou delaisser son bateau naufragé au marchand, en le denonçant audit marchand dans trois jours précisément, après la notice qu'il aura de la perte ou naufrage. Mais s'il a entrepris la conduite à faire par luy mesme, et que sous luy le dommage arrive, il ne sera pas recevable à guerpir et faire le delaissement » ⁽⁴³⁾.

SECTION II

LES MATELOTS

AGE REQUIS POUR ÊTRE MATELOT. — Le marinier ou compagnon doit être âgé d'au moins 17 ans; au-dessous il est page ou garçon; et de 50 ans au plus, car s'il était « plus vieux sans office, il serait inepte » ⁽⁴⁴⁾. Cleirac en profite pour indiquer que « les forçats ne sont receus ou retenus en galere, ny plus jeunes ny plus vieux » ⁽⁴⁵⁾.

DIVERSES ESPÈCES D'ENGAGEMENTS. — Le compagnon pouvait contracter plusieurs espèces d'engagements ⁽⁴⁶⁾ :

1° Il pouvait se louer soit pour tout le voyage moyennant

(43) *Us et Coutumes de la Mer* : navigation des rivières, art. 13. Ordonnance de 1681, titre des propriétaires, art. 2. Code de commerce, art. 216. Cleirac se contente de citer l'art. 17 de l'ordonnance des rivières de 1615 qui accorde 3 jours aux marchands pour délibérer. Note 17 sur l'art. 8 des Rôles d'Oléron.

(44) Rôles d'Oléron, art. 13 et note 7 de Cleirac.

(45) Cleirac, note 2 sur l'art. 18 de la juridiction de la marine.

(46) Notes de Cleirac sur l'art. 8 des Rôles d'Oléron, en particulier notes 33, 34.

un prix convenu ou bien tant par mois, semaine ou jour suivant la distance;

2° Moyennant une part dans le fret, ce genre d'engagement s'appelait aussi « maréage » ⁽⁴⁷⁾. Les matelots chargeaient une certaine quantité de marchandises ou bien cédaient leur droit à des marchands, c'est « l'ordinaire ou portée des mariniers »; il était très usité au moment de la rédaction des Rôles d'Oléron. Les matelots n'avaient droit en sus de leur ordinaire qui égalait en général « le volume ou pesanteur d'un lést, d'un thonneau » ⁽⁴⁸⁾, qu'à la nourriture. Cet ordinaire jouissait de certains privilèges, notamment d'être chargé en premier lieu, et si les mariniers n'avaient pas trouvé de marchandise à charger, ils pouvaient mettre un « tonnel d'eau » ⁽⁴⁹⁾ et « tout ce que bon leur semblera qui soit licite, attendu que c'est leur paiement » ⁽⁵⁰⁾; lorsque le jet intervient, les objets qui constituent cet ordinaire sont jetés les derniers et ne contribuent pas ⁽⁵¹⁾.

3° Enfin, le troisième mode d'engagement consistait dans un salaire moitié en argent, moitié en droit au fret. C'était le plus commun au ponant selon Cleirac ⁽⁵²⁾.

DEVOIRS DES MATELOTS. — Les mariniers sont tenus de nombreuses obligations; elles commençaient vis-à-vis du maître du jour où ils s'étaient loués. Nous avons vu déjà

(47) Rôles d'Oléron, art. 19.

(48) Rôles d'Oléron, art. 16, note 1 de Cleirac.

(49) Rôles d'Oléron, art. 16.

(50) Cleirac, note 3 sur l'art. 16 des Rôles d'Oléron.

(51) Cleirac, notes 33 et 35 sur l'art. 8 des Rôles d'Oléron.

(52) Cleirac, note 34 sur l'art. 8 des Rôles d'Oléron. L'ordonnance de 1681, titre de l'engagement et loyers des matelots, mentionne un autre genre d'engagement : l'engagement au profit beaucoup plus récent usité surtout dans les armements en course et pour la pêche, art. 1.

qu'il leur était défendu de se louer à deux maîtres à la fois ⁽⁵³⁾. Ils ne devaient pas abandonner le navire durant le voyage sans permission, car ils sont « obligez de soigner assiduellement à la conservation du navire et des marchandises » ⁽⁵⁴⁾ et répondent de tous les dommages survenus pendant leur absence; mais si le navire est à l'ancre la permission du maître pour sortir n'est pas nécessaire, à condition qu'il y ait un personnel suffisant à bord ⁽⁵⁵⁾. L'ordonnance anséatique prononçait des peines sévères contre les mariniers qui étaient sortis sans permission; et lorsqu'en raison de leur absence un accident survenait, ils étaient condamnés au pain et à l'eau pendant un an, s'il y avait eu mort d'homme ils encouraient des peines corporelles ⁽⁵⁶⁾. Si le marinier désertait, la première fois il était condamné au fouet; en cas de récidive « en autre plus grand peine sans en pouvoir estre dispensez par les juges : ausquels est enjoint d'y tenir la main » ⁽⁵⁷⁾; d'après l'ordonnance anséatique, le déserteur devait être marqué au visage « de la marque de la ville de laquelle il sera », afin, ajoute Cleirac, qu'il soit reconnu et dans l'opprobre le reste de sa vie ⁽⁵⁸⁾.

Les mariniers devaient défendre le navire; s'ils l'abandonnaient durant le combat ou refusaient de prendre part à celui-ci, ils encouraient la peine du fouet; il est vrai qu'ils étaient soignés aux frais du navire en cas de blessure et avaient l'assurance de ne jamais manquer de pain durant toute leur vie s'ils devenaient incapables de travailler à

(53) Ordonnance de Wisby, art. 1.

(54) Cleirac, note 1 sur l'art. 5 des Rôles d'Oléron.

(55) Rôles d'Oléron, art. 5. Ordonnance de Wisby, art. 17.

(56) Ordonnance anséatique, art. 40.

(57) Cleirac, note 11 sur l'art. 5 des Rôles d'Oléron.

(58) Ordonnance anséatique, art. 43 et note de Cleirac sur l'art. 5 des Rôles d'Oléron.

la suite de ces blessures ⁽⁵⁹⁾. Cleirac observe que les matelots doivent dormir vêtus afin d'être toujours plus à « délivrer et plus prêts au secours » ⁽⁶⁰⁾; une amende était prononcée contre celui qui s'endormait en faisant le quart et contre son camarade qui le trouvant ainsi ne le dénonçait pas ⁽⁶¹⁾. Jusqu'ici viennent d'être énumérées les obligations des mariniens vis-à-vis du capitaine ou du navire, mais à l'égard des marchands certains devoirs leur incombaient, qui commençaient dès l'instant que les marchandises étaient chargées : « Sont tenus les mariniens esventer et remuer la marchandise, si par sit elle est dangereuse à se gaster, comme sont les noix, grains, chataignes, et autres fruits, bien rumer et ranger, aux fins que le vaisseau soit bien en estive, c'est-à-dire sus bout et à plomb... Et s'ils refusent de ce faire, et la marchandise à cette occasion se gaste et se deperit, ils sont tenus de payer le dommage, au dire du Maître et du Pilote » ⁽⁶²⁾. Ils étaient tenus de décharger les marchandises pour lesquelles on se servait de la « pale », comme les grains, le sel, c'est ce que l'on appelait le « paléage »; ils devaient faire également le « manéage », qui consistait à décharger les marchandises avec les mains, telles que les planches, le poisson. Ils ne pouvaient pour cela réclamer aucun salaire, « s'il ne plaist au marchand par honnesteté » ⁽⁶³⁾. En cas de naufrage, les mariniens devaient essayer de sauver le plus possible de marchandises et « le

(59) Ordonnance anséatique, art 35, 36, 37. Selon l'art. 37, le maître qui refusait de livrer combat malgré l'avis de la majorité, était déchu à jamais de sa maîtrise.

(60) Cleirac, note 5 sur l'art. 5 des Rôles d'Oléron.

(61) Ordonnance anséatique, art. 25.

(62) Cleirac, note 7 sur l'art. 5 des Rôles d'Oléron. Cleirac, ordonnance de Wisby, art. 48.

(63) Cleirac, note 8 sur l'art. 5 des Rôles d'Oléron.

maistre est obligé de payer en ce cas leurs loyers, et en outre les recompenser du travail des marchandises sauvées » ⁽⁶⁴⁾.

LA VIE A BORD. — Les Rôles d'Oléron nous renseignent avec précision sur la vie à bord, particulièrement en ce qui concerne la nourriture. La part de nourriture à laquelle chaque marinier a droit porte le nom de raison, elle est augmentée les jours de fête, c'est la double raison; il doit y avoir à bord « des baldances expres pour faire les portions esgales, des canettes, bidons et frisons, afin d'éviter jalousie, de prevenir les plaintes et les desordres qui peuvent arriver à ce sujet, pour faire que chacun soit content : et d'abondant pour faire jeu qui tienne, qui soit de durée, et qu'enfin il ne se trouve pas qu'ils ont embarqué sans biscuit » ⁽⁶⁵⁾.

Une distinction était faite suivant que du vin était ou non donné aux mariniers. Dans le premier cas, il n'y avait qu'un repas par jour et dans le second, deux ⁽⁶⁶⁾. Cleirac cite les règles suivies en Espagne où le maître devait « bailler à repaistre trois fois le jour à ses mariniers » et sur les bateaux allemands où les marins étaient nourris au retour, ils devaient se contenter à l'aller de leurs provisions particulières. Notre auteur indique complaisamment les coutumes des Portugais allant aux Indes Orientales ⁽⁶⁷⁾, relatives à la qualité de boisson et de nourriture. En général, il y avait deux tables : « Scavoir est, celle du Maistre qui est couverte et servie pour luy, et pour les principaux Officiers et notables passa-

(64) Cleirac, note sur l'art. 3 des Rôles d'Oléron.

(65) Cleirac, note sur l'art. 17 des Rôles d'Oléron.

(66) Rôles d'Oléron, art. 17. Ordonnance de Wisby, art. 29.

(67) Cleirac, notes 3, 4, 5 sur l'art. 17 des Rôles d'Oléron.

gers et secondement la table des compagnons; les matelots mangent en mesme table six à six en un plat » ⁽⁶⁸⁾. Lorsque le navire était dans un port, le maître devait autoriser les matelots à aller à terre et à emporter des provisions pour un repas mais pas de vin; Cleirac observe que cette coutume « n'a plus de lieu en la riviere de Bordeaux que pour les gueus ou les avarés, à cause de l'abondance des vins de la Pronvince et la multitude des tavernes et cabarets ⁽⁶⁹⁾. Cette permission donnée aux matelots d'aller à terre avait pour but de les « entretenir en santé et en bonne vigueur » ⁽⁷⁰⁾. Mais ils devaient rentrer à l'heure. Cleirac indique que « l'usage et la coustume de la mer est de composer l'equipage deux à deux, comme aux companies des gens de guerre, les soldats camarades, lesquels marchent en mesme rang, et c'est ce qu'on dit faire le *matelotage* : les deux adjoints se nomment l'un l'autre *mon matelot*, s'ayment et s'assistent mutuellement, et dans le navire ils font en mesme temps les mesmes manœuvres, se secourent en tout comme freres » ⁽⁷¹⁾.

Le maître était chargé de faire respecter l'ordre dans le navire; à cet effet, il pouvait infliger certaines punitions; son rôle a été comparé à celui du *Pater familias* vis-à-vis de ses matelots, de la vie et des biens desquels il pouvait disposer ⁽⁷²⁾. Si un des mariniers donnait un démenti à un de ses camarades, il devait lui payer quatre deniers avant « qu'ils ayent pain et vin à table »; si le démenti provenait du maître, celui-ci devait donner huit deniers; il percevait

(68) Cleirac, note 6 sur l'art. 20 des Rôles d'Oléron.

(69) Cleirac, notes sur l'art. 20 des Rôles d'Oléron.

(70) Cleirac, note 2 sur l'art. 20 des Rôles d'Oléron.

(71) Cleirac, note 5 sur l'art. 20 des Rôles d'Oléron.

(72) Max Vero, thèse *Les Gens de mer en droit français*.

la même somme s'il lui était adressé par un matelot ⁽⁷³⁾, car le démenti est grande injure et contumelie, ajoute Cleirac ⁽⁷⁴⁾. Le matelot qui frappait le maître le premier s'exposait à perdre le poing ou à une amende de 100 sols ⁽⁷⁵⁾, l'ordonnance de Wisby prononçait la même peine ⁽⁷⁶⁾. Le maître n'avait que la « correction modique » qui se restreignait à « un soufflet ou coup de poing que le marinier doit souffrir, et rien plus » ⁽⁷⁷⁾. Si un crime était commis à bord, il devait s'assurer de la personne du délinquant et, au retour, le remettre à la justice ⁽⁷⁸⁾. Le maître était obligé de se montrer patient envers ses mariniers, il devait leur payer leurs gages, et s'il avait quelques raisons de mécontentement « avant que d'expeller, ou mettre hors le matelot rioteux, auquel il a baillé congé, doit souffrir qu'il demeure un jour et demy, ou pendant le temps des trois repas, qu'il luy doit refuser en son bord; c'est ce que sonnent ou signifient les termes, d'oster la touaille trois fois, qui est langage Gascon et signifie lever, ou refuser la nape et vivres. Pendant lequel delay, si le matelot recognoist sa faute, s'il offre de la reparer, se soumetant au jugement du reste de l'equipage, le Maistre est tenu d'accepter la reconciliation. Mais si apres les soumissions le Maistre refuse de le recevoir en grace,

(73) Rôles d'Oléron, art. 12. Ordonnance de Wisby, art. 24.

(74) Cleirac, note 3 sur l'art. 12 des Rôles d'Oléron.

(75) Rôles d'Oléron, art. 12 et note de Cleirac qui indique que cette peine (la perte du poing) était usitée à Rome contre les esclaves fugitifs, les receveurs de deniers publics qui « friponnoient », les notaires faussaires et un grand nombre d'autres crimes. L'ancienne coutume de Bordeaux la prononçait contre les « Meusniers et leurs Saumans larrons, sobre lo gage de tres cens sos, o de perdre lo poing si paga no pot ».

(76) Ordonnance de Wisby, art. 24.

(77) Cleirac, notes 1 et 2 sur l'art. 12 des Rôles d'Oléron.

(78) Cleirac, note 6 sur l'art. 12 des Rôles d'Oléron. Ordonnance anséatique, art. 30.

le matelot doit obéissance et sortir, et pourra suivre le Navire jusques au lieu destiné, où c'est que tous ses loyers luy seront payez comme s'il eut servi dans le navire » ⁽⁷⁹⁾.

LOYER DES MATELOTS. — Le maître pouvait congédier le « matelot larron, quereleux et riotus, qui luy, sera desloyal, rebelle, ou refusant d'obeyr et de travailler » ⁽⁸⁰⁾. Il en était de même s'il était entaché de maladie contagieuse ⁽⁸²⁾, s'il ne savait pas son métier ⁽⁸²⁾. Quel devait être le loyer du matelot congédié ? Si le congédiement intervient avant le départ du navire, le marinier ne peut rien réclamer à l'exception du prix des journées employées à équiper le bateau; s'il a lieu après avoir fait voile, les loyers sont dus à proportion du temps écoulé ⁽⁸³⁾. S'il est causé par la rupture du voyage à raison d'une guerre ou de la crainte des pirates, les « matelots seront récompensez du quart des salaires promis pour tout le voyage » ⁽⁸⁴⁾. Lorsque le maître renvoyait sans cause un marinier avant le commencement du voyage, il devait lui donner la moitié des salaires promis pour le voyage entier, si le navire était sorti du port il devait la totalité des gages ⁽⁸⁵⁾. En cas de raccourcissement de la route,

(79) Cleirac, note 4 sur l'art. 14 des Rôles d'Oléron. Voir également la note 26 sur l'art. 5 qui recommande la patience au maître.

(80) Cleirac, note 25 sur l'art. 5 des Rôles d'Oléron. Ordonnance anséatique, art. 29.

(81) Cleirac, note 24 sur l'art. 5 des Rôles d'Oléron. Dans ce cas, aucun loyer n'est dû.

(82) Ordonnance de Wisby, art. 2 : le matelot ou le pilote ainsi chassé doit rembourser au maître « ce qu'il aura reueu par avance et en outre la moitié d'autant comme il luy aura esté promis ». Cleirac, note 21 sur l'art. 5 des Rôles d'Oléron; dans le cas d'ignorance le maître ne doit aucun gage ou peut au retour « faire punir le matelot ou le pilote pour sa témérité ».

(83) Ordonnance anséatique, art. 29.

(84) Cleirac, note 20 sur l'art. 5 et note 3 sur l'art. 19.

(85) Cleirac, note 19 sur l'art. 5 des Rôles d'Oléron, plus les frais de retour selon l'ordonnance anséatique, art. 41-42 et l'ordonnance de Wisby, art. 3.

le marinier a droit au loyer entier ⁽⁸⁶⁾. Si elle est allongée, ce loyer est augmenté « *veuë par veuë, cours par cours*, c'est-à-dire à proportion, sans que pour ce subject de prorogation de voyage les mariniers puissent quitter, mais sont tenus de suivre et servir » ⁽⁸⁷⁾.

Si un naufrage survient, « les compagnons sont tenus de faire tout devoir pour sauver et colliger les choses naufragées, et ce à peine de gages comme on dit » ⁽⁸⁸⁾.

Le loyer devait être payé en trois termes, « scavoir est un tiers lors du depart, un autre tiers quand le navire sera deschargé, et le tiers restant lorsqu'ils seront de retour » ⁽⁸⁹⁾. Le loyer des mariniers est dû ne resterait-il plus qu'un clou du navire; il est préférable à toutes les autres dettes et n'entre pas en contribution ⁽⁹⁰⁾. Une prescription pour réclamer le paiement des loyers ne fut établie que sous Louis XII par une ordonnance de 1510 et fut fixée à six mois ⁽⁹¹⁾. En cette matière la compétence était accordée aux officiers de l'amirauté ⁽⁹²⁾.

Il convient de remarquer qu'à cette époque on reconnaissait déjà au marinier blessé au service du navire le droit d'être soigné aux frais de celui-ci, c'est une avarie grosse ⁽⁹³⁾.

⁽⁸⁶⁾ Cleirac, note 6 sur l'art. 18 des Rôles d'Oléron.

⁽⁸⁷⁾ Cleirac, note 2 sur l'art. 19 des Rôles d'Oléron. Ordonnance de Wisby, art. 32.

⁽⁸⁸⁾ Cleirac, note sur l'art. 3 des Rôles d'Oléron. L'ordonnance de 1681. titre loyer des matelots, refuse également tout loyer en cas de perte entière du navire, art. 8. -

⁽⁸⁹⁾ Ordonnance anséatique, art. 28.

⁽⁹⁰⁾ Juridiction de la marine, art. 18, note 4. De Cleirac, note 31 sur l'art. 8 des Rôles d'Oléron. Ordonnance 1681, titre loyer des matelots, art. 19 et 20. Code de commerce, art. 271.

⁽⁹¹⁾ Cleirac, note 3 sur l'art. 18 des Rôles d'Oléron.

⁽⁹²⁾ Juridiction de la marine, art. 18.

⁽⁹³⁾ Ordonnance anséatique, art. 35. Ordonnance de Wisby, art. 18. Ordonnance de 1681, titre loyer des matelots, art. 1. Code de commerce, art. 262, 263.

S'il venait à être malade, le maître devait le faire débarquer, « luy querir un hostel et luy bailler lumiere, comme graisse ou chandelle, et luy bailler un varlet de ladite nef à le garder, ou lui donner une femme qui prenne garde de luy et si luy doibt pourveoir de telle viande comme on use en la nef ».

Cleirac remarque que « les Espagnols sont plus rustres, plus incivils, ou discourtois à l'endroit des pauvres mariniers malades : d'autant que pendant leur infirmité ils n'aman- dent aucun loyer, ou ne prennent aucune part aux profits, si ce n'est qu'ils fournissent un substitut aussi capable, qui fasse le service en leur place » ⁽⁹⁴⁾. Il ajoute, que si durant la maladie, quelque accident survient au navire ou à la marchandise, « le malade est tenu l'amander, sans que l'in- firmité puisse valoir où luy fournir d'excuse ⁽⁹⁵⁾. Si le mari- nier meurt en cours de route, ses biens vont à ses héritiers; et ses gages leur sont payés ⁽⁹⁶⁾. S'il était engagé au mois, « ses héritiers seront payés pour tout autant de temps qu'il aura servi ». S'il était au voyage, « les ordonnances de l'Empe- reur Charles cinquiesme font une distinction pour les loyers : scavoir est, si le Marinier meurt en allant, sa veuve ou ses heritiers auront la moitié du salaire et ses hardes; s'il meurt en venant, ils auront tout le loyer entierement. les frais de l'enterrement neantmoins, s'il y en a desduits, ou prins par prealable » ⁽⁹⁷⁾.

(94) Rôles d'Oléron, art. 7 et notes de Cleirac, *idem*. Ordonnance de Wisby, art. 49. Ordonnance anséatique, art. 45.

(95) Note sur l'art. 45 de l'ordonnance anséatique.

(96) Cleirac, note sur l'art. 7 des Rôles d'Oléron. Ordonnance de Wisby, art. 49. Ordonnance anséatique, art. 45. Ordonnance de 1681, titre loyer des matelots, art. 13 et 14. Code de commerce, art. 265.

(97) Cleirac, note 4 sur l'art. 7 des Rôles d'Oléron.

SECTION III

LE PILOTE, L'ÉCRIVAIN, LE CHIRURGIEN. LES PRIVILÈGES DES GENS DE MER.

En ce qui concerne les autres personnes formant l'équipage du navire, il ne sera parlé que très brièvement du pilote, de l'écrivain et du chirurgien.

Le pilote dont il s'agit ici, est le pilote Locman ou Lamanneur, qui est « prins et louez sur les lieux, comme connoissans les pas et les dangers desquels le Pilote du navire n'a pas de notice : que les Maistres appellent et louent lors que le Pilote ordinaire le requiert, quand il n'est pas bien assuré ou connoissant en quelque havre ou riviere, afin d'éviter les bancs, secques, syrtes et autres dangers que l'Océan et les eaux d'amont font changer presque tous les ans, principalement à la Riviere de Rouen où c'est qu'il se trouve des Lamanneurs jurez à la distance de deux en deux lieues » (98). Si par la faute du locman, il arrivait quelque dommage au navire, il devait le réparer ou était condamné à avoir la tête coupée (99).

Il n'est fait mention de l'écrivain que d'une façon sommaire. Cleirac dit : « l'escrivain de la nef doit charger son manifeste et faire registre de toutes les choses jettées » (100). Lorsque Cleirac mentionne l'écrivain, les chirurgiens, comme faisant partie du personnel du navire, il se place plutôt à

(98) Cleirac, note 1 sur l'art. 24 des Rôles d'Oléron

(99) Rôles d'Oléron, art. 23, 24 et notes 7 et 8; de Cleirac, sur ce dernier article, la Juridiction de la marine, art. 54, déterminait leur connaissance; sur les pilotes, ordonnance de 1681. titre du pilote.

(100) Cleirac, note 12 sur l'art. 8 des Rôles d'Oléron. Ordonnance de 1681. titre de l'écrivain. Valin remarque que depuis longtemps déjà on ne met plus d'écrivain sur les navires marchands, le capitaine en tient lieu.

son époque qu'au moment de la rédaction des Rôles d'Oléron qui n'y font aucune allusion. Peut-être est-ce dû comme le remarque Valin, à ce fait qu'on ne se livrait qu'au petit cabotage, sauf en ce qui concerne la course et la pêche ⁽¹⁰¹⁾.

Le maître, le pilote et les mariniers ne pouvaient être arrêtés pour dette civile durant un voyage ou au moment du départ ⁽¹⁰²⁾, car ils sont considérés, dit Cleirac, « comme gens qui vont en Foire, auxquels nul ne doit porter empeschement ou nuisance, mais doivent estre en toute seureté tant allant, sejournant, que venant » ⁽¹⁰³⁾. Il était défendu également de prendre en gage ou d'acheter « aucune armes, equipage, ou hardes des soldats ou mariniers » ⁽¹⁰⁴⁾ à moins d'avoir l'autorisation du capitaine. C'est, en effet, que « les instruments aratoires, les armes et les livres, sont censez les membres des laboureurs, des soldats, et des escholiers, suivant le raisonnement de Cicéron en ses Offices » ⁽¹⁰⁵⁾. Il en était de même des divers objets appartenant aux mariniers, « les apparaus de naviguer sont nommez *armamenta*, *armamentum*, les armes sont sacrées, et partant doivent estre tenuës hors la friponnerie du comerce des Cabaretiers et Taverniers » ⁽¹⁰⁶⁾.

(101) Valin, *Commentaires sur l'ordonnance de la marine de 1681*, t. 1, p. 470.

(102) Ordonnance de Wisby, art. 6.

(103) Cleirac, note 5 sur l'art. 52 de la juridiction de la marine.

(104) Juridiction de la marine, art. 52.

(105) Cleirac, note 3 sur l'art. 52 de la juridiction de la marine.

(106) Cleirac, note 4 sur le même article.

CHAPITRE III

LES CONTRATS MARITIMES

SECTION I

LE CONTRAT D'AFFRÈTEMENT.

Définition des mots affrètement et nolisement. — Variétés d'affrètement. — La preuve du contrat d'affrètement : la charte-partie. — L'exécution de ce contrat, paiement du fret. — Le connaissement.

Cleirac donne la définition des mots affrètement et nolisement : « *Fret, Fretement et afretement* viennent ou sont derivez du latin *Fretum*, qui est une manche ou bras de mer, un destroit entre deux terres, ou du verbe latin *Fero* : le Maistre frete, et le Marchand chargeur afrete ⁽¹⁾. Nolis, est derivé de *Naulum*, qui est fret ou loüage de navire en Occident, le loyer des vaisseaux qui vont en marchandise est nommé *Fret*, et des navires de guerre *Naulage* » ⁽²⁾. Ces deux mots ont été conservés mais le premier est le plus généralement employé de nos jours.

Cleirac distingue deux variétés d'affrètement : *aut per aversionem*, c'est-à-dire la location du navire entier, ou *cap et queue* » sans aucune réserve, ou pour y mettre de la marchandise passagère : « scavoir est, certain nombre de

(1) Cleirac, notes 1 et 2 sur l'art. 17 de la juridiction de la marine.

(2) Cleirac, note 7 sur l'art. 1 de la juridiction de la marine.

tonneaux, ou de fardeaux » (3). Le Guidon mentionne l'affrètement à tant par tonneau qui est contracté pour l'envoi ou pour le retour ou pour le voyage entier (4); l'affrètement au mois et à cueillette existait aussi.

La charte-partie constatait ce contrat. Son nom vient de l'ancienne habitude qu'avaient les marchands et le maître, une fois le contrat rédigé, de couper en deux le papier sur lequel il était écrit, « chacun en retenoit une portion, et au retour ajustoit les deux pieces pour demeurer d'accord par cet assemblage des pactes et conventions qu'ils avoient faits » (5). La rédaction de ce contrat était accordée au notaire. Il devait contenir « la facture, ensemble ce à quoy chacun d'eux est reciproquement obligé » (6). On devait mentionner le temps de la charge et de la décharge, les frais de retardement incombait au marchand (7); l'ordonnance de Wisby posait la même règle (8) ainsi que l'ordonnance anséatique (9). Le Guidon déclare que le temps durant lequel un navire est obligé de rester en quarantaine après avoir sé-

(3) Cleirac, note 3 sur l'art. 17 de la juridiction de la marine. Guidon, chap. 15, art. 7, en note : location de la totalité du navire; *aut per adversionem, vel uno pretio*.

(4) Guidon, chap. 15, art. 6. Code de commerce, art. 286, 287, 288.

(5) Cleirac, note 1 sur l'art. 19 de la juridiction de la marine.

(6) Cleirac; en droit actuel elle peut être sous seing privé.

(7) Rôles d'Oléron, art. 19 : Le maître devait attendre la marchandise durant 15 jours, si le retard n'excède pas ces 15 jours le dommage est estimé par expert; s'il est supérieur, le marchand doit tout le fret et le séjour.

(8) Ordonnance de Wisby, art. 34, déclare que le navire est frété à un marchand à condition qu'il le chargera dans un certain temps; faute de charger dans le délai convenu il doit rembourser au maître le « retardement; dommages et intérêts dont le quart appartiendra aux matelots et les trois quarts au maître ».

(9) Ordonnance anséatique : « Les marchands seront tenus de charger dans le temps prefix à peine de payer entièrement le fret, en cas que le maistre fit le voyage avec son navire vuide, chargé seulement de son lest », art. XI.

journé dans un lieu pestiféré ne doit pas compter « pour le séjour de la charte-partie ⁽¹⁰⁾.

Si le marchand veut rompre le contrat ou changer le voyage, il doit payer une indemnité au capitaine, qui est fixée à l'amiable ou à dire d'experts ⁽¹¹⁾; le maître devait, s'il n'exécutait pas la charte-partie, dédommager les marchands ⁽¹²⁾. Il lui était interdit, lorsque le navire était loué en entier, de rien charger sans le consentement de l'affrèteur ⁽¹³⁾; et il encourait la condamnation au paiement de dommages-intérêts s'il avait déclaré son navire d'un port supérieur à celui qu'il avait réellement, et selon Cleirac il était obligé de fournir un autre navire pour transporter le surplus ⁽¹⁴⁾. Lorsque le radoub du vaisseau devenait nécessaire durant le voyage, les chargeurs pouvaient retirer leurs marchandises en payant le fret « *au prorata* et à proportion de ce qui est avancé du voyage. C'est que signifie *veuë par veuë, cours par cours* » ⁽¹⁵⁾. Le maître avait la faculté de louer un autre navire s'il voulait gagner tout son fret ⁽¹⁶⁾. Les frais de déchargement des marchandises sont des avaries simples, d'après les Rôles d'Oléron, payables par le propriétaire des biens, alors que l'ordonnance de

(10) Guidon, chap. 9, art. 15 et note de Cleirac. Ordonnance de 1681, titre charte-partie, fixe également le temps de la charge et de la décharge. Code de commerce, art. 274.

(11) Guidon, chap. 9, art. 11.

(12) Chap. 9, art. 5.

(13) Ordonnance de Wisby, art. 46.

(14) Guidon, chap. 9, art. 5; Rôles d'Oléron, art. 28, note 3.

(15) Cleirac, note 1 sur l'art. 4 des Rôles d'Oléron et Ordonnance de Wisby art. 16.

(16) Cleirac, note 3 sur l'art. 4 des Rôles d'Oléron. Ordonnance de Wisby, art. 16 et 33. D'après l'art. 37, si le radoub ne devait demander que peu de temps, les marchands étaient obligés de le subir. Dans le même sens, Cleirac, note 3, sur l'art. 4 des Rôles d'Oléron, qui fixe sa durée à trois jours en se basant sur l'art. 11 de l'ordonnance teutonique.

Wisby les traite comme avaries communes ⁽¹⁷⁾. L'exécution du contrat d'affrètement, en ce qui concerne le chargeur, se traduisait par le paiement du fret. Il ne pouvait obliger le maître à prendre en paiement des marchandises gâtées ⁽¹⁸⁾ à moins que, s'il s'agissait d'huiles, de vin, ou « autres selblables especes », les barils ne fussent vides ou à peu près ⁽¹⁹⁾. Le marchand devait le fret entier, même s'il ne chargeait pas tout le navire ⁽²⁰⁾, mais il était complètement libéré lorsque les marchandises étaient perdues dans un naufrage ou pillées ⁽²¹⁾; celles qui étaient sauvées et conduites à destination payaient le fret ⁽²²⁾. En cas de prise, si le patron consentait à contribuer au rachat, il touchait le fret « jusques au lieu où il aura esté prins » ⁽²³⁾. Le fret des marchandises vendues pour acheter des victuailles ou faire radoubler le navire en cas de nécessité absolue était dû ⁽²⁴⁾. Le maître ne pouvait, pour obtenir son paiement, « retenir la marchandise en son bord, mais après l'avoir descenduë il l'a peut arrêter dans les Alleges ou bateaux de service, jusques à ce qu'il soit satisfait. Et peut retenir en iceux jusques au quadruple que valent les *Nolis* ou son fret pour son assurance » ⁽²⁵⁾. Le fret était privilégié : « Le bastel est obligé à la marchandise et la marchandise au bastel » ⁽²⁶⁾.

(17) Rôles d'Oléron, art. 4. Ordonnance de Wisby, art. 53.

(18) Guidon, chap. 7, art. 10.

(19) Guidon, chap. 7, art. 11.

(20) Ordonnance anséatique, art. 11. Ordonnance de 1681, titre du fret, art. 3.

(21) Cleirac, note 9 sur l'art. 9 des Rôles d'Oléron.

(22) Ordonnance de Wisby, art. 16.

(23) Guidon, chap. 6, art. 7.

(24) Rôles d'Oléron, art. 22, note 2 de Cleirac. Ordonnance de Wisby, art. 33 et 69. Assurance d'Anvers, art. 19.

(25) Cleirac, note 3 sur l'art. 21 des Rôles d'Oléron. Ordonnance de Wisby, art. 57.

(26) Cleirac, note 3 sur l'art. 21 des Rôles d'Oléron. Ordonnance de 1681, art. 23, titre du fret du nolis. Code de commerce, art. 306, 307.

Le Guidon définit ainsi le *connaissance* : « Est promesse particuliere que fait le Maistre du Navire de la reception de telle et telle sorte de marchandise appartenant à tel marchand; et faut autant de *connoissemens*, comme il y a diversité de personnes à qui elles appartiennent » ⁽²⁷⁾. Ce *connaissance* devait contenir outre la reconnaissance par le maître de la réception des marchandises : « la marque de la marchandise; à qui elle va consignée; si elle est bien ou mal conditionnée, et le prix du fret » ⁽²⁸⁾. On en dressait trois exemplaires, l'un pour le chargeur, l'autre pour le capitaine, le troisième enfin pour le destinataire, auquel il était envoyé par « autre Navire, ou par terre par les Messagers ou postes ordinaires » ⁽²⁹⁾. Le *connaissance* semble être opposé à la charte-partie par le Guidon, celle-ci étant « le contrat d'affrètement de la totalité du navire », alors qu'il sert à constater la remise des marchandises au capitaine ⁽³⁰⁾; en réalité sa fonction est de prouver le chargement, la charte-partie serait insuffisante pour le justifier. De nos jours le rôle du *connaissance* va grandissant et dans l'affrètement-transport il remplace bien souvent la charte-partie.

(27) Guidon, chap. 15, art. 7 et chap. 2, art. 8. Dans cet article, la définition est plus exacte; il est dit, en effet : le *connaissance* « est la reconnaissance que fait le Maistre du Navire du nombre et qualité des marchandises chargées en son bord ». Ordonnance de 1681, art. 1, titre des *connaissements*.

(28) Guidon, chap. 2, art. 8. Ordonnance de 1681, titre des *connaissements*, art. 2.

(29) Guidon, chap. 2, art. 8. Ordonnance de 1681, titre des *connaissements*, art. 3.

(30) Guidon, chap. 15, art. 7.

SECTION II

LE CONTRAT D'ASSURANCE

Historique. — Définition et caractères spécifiques de ce contrat. — Forme des contrats d'assurance et contenu de la police. — Valeurs assurables. — Risques assurés. — Temps et lieu des risques. — Assurance faite après la perte ou l'heureuse arrivée de la chose. — Ressortiment ou ristourne. — Devoirs de l'assuré à l'arrivée du sinistre. — Le délaissement. — De la prescription en matière d'assurance et des jugements. — Greffier des polices d'assurance.

Le contrat d'assurance, dont l'étude constitue la partie essentielle du Guidon et qui joue aujourd'hui un rôle si important, ne semblé pas avoir été connu des Romains, du moins sous sa forme actuelle. Il existait, mais « était enveloppé sous une forme commune et générique; c'était un sauvageon non encore cultivé, auquel l'esprit du commerce a donné le développement et la consistance dont il jouit aujourd'hui » ⁽³¹⁾. Cependant les auteurs se sont efforcés de retrouver dans le droit romain des traces du contrat d'assurance tel que nous le connaissons actuellement ⁽³²⁾.

(31) Emérigon, *Traité des assurances*, chap. 1, observations générales.

(32) Emérigon, *Traité des assurances*, préface. Ce jurisconsulte affirme que l'histoire romaine offre plusieurs exemples de contrat d'assurance : « Lors de la seconde guerre punique, les entrepreneurs chargés de faire transporter en Espagne des munitions de guerre et de bouche stipulèrent que la République serait garante des pertes qui, dans le cours du voyage, seraient occasionnées par les ennemis ou la tempête : *ut quæ in naves imposuissent, ab hostium, tempestatisve vi, publico periculo essent*. Tite-Live, liv. 23, n° 49. Quelques années après, on fit le procès à des traitans qui, s'étant chargés de faire porter les provisions nécessaires aux armées qui servaient dans les provinces, avaient supposé de faux naufrages. La République avait pris pour son compte les pertes qui arriveraient par la violence des tempêtes : *Publicum periculum erat a vi tempestatis, in iis quæ portabantur ad exercitus*. Tite-Live, liv. 25, n° 3. Cicéron ayant remporté en Galicie une victoire qui lui mérita le titre d'Impérator, et qui lui aurait procuré l'honneur du triomphe si la guerre civile entre César et Pompée ne fût survenue, écrivit

Cleirac indique dans quelles circonstances ce contrat fut créé ⁽³³⁾. Les juifs chassés de France sous Philippe-Auguste, à raison de « leurs méfaits et crimes execrables », et voyant leurs biens confisqués parvinrent néanmoins à mettre en sûreté tout ou partie de leur fortune. Pour rentrer en possession de celle-ci, ils eurent l'habileté de mettre aux risques et périls de leurs dépositaires les biens qu'ils leur confiaient : « La mesfiance leur suggéra l'invention de quelque rude commencement des brevets ou polices d'assurance, par lesquelles toutes les risques et dangers du voyage-tomboit sur ceux qui les avoient assurez, moyennant un présent ou prix modéré; qu'on nomme à présent *Primeur*, ou la *Prime* ».

Ce contrat passa en Italie où les Lombards, « spectateurs et ministres de cette intrigue juifve, en retindrent le formulaire ». Il fut d'un grand secours pendant les luttes entre Guelfes et Gibelins; certains d'entre eux, poussés par la crainte ou la prudence à abandonner leur pays, pratiquèrent « à faute d'austre mestier ces usuraires et Juifves inventions ». Ils devinrent bientôt plus experts que leur maître et eurent l'habileté au moins pendant quelque temps, de se concilier les faveurs de l'Eglise.

Si l'on s'en tient aux renseignements fournis par Cleirac, c'est à la fin du douzième, commencement du treizième siècle, que l'on doit placer la création du contrat d'assu-

au proquesteur Caninius Saluste, à Laodicée, qu'il aurait soin de se procurer des répondans pour les deniers publics qu'il enverrait à Rome. *Laodicæ proedes accepturum arbitror omnis pecuniæ publicæ, ut et mihi et populo cautum sit sine vecturæ periculo*. Liv. 2, ép. 17. Lors d'une grande disette, l'empereur Claude, pour inciter les négocians à accélérer l'importation des grains en Italie, prit sur lui les pertes et dommages qui arriveraient par tempêtes : *Suscepto in se damno, si cui quid per tempestates accidisset*. Suetone, liv. 5, n° 21. »

(33) Cleirac, Guidon, chap. 1, art. 1, note.

rance à prime et son pays d'origine serait l'Italie ⁽³⁴⁾. Avant le contrat d'assurance à prime, deux institutions avaient essayé de le suppléer, la première, consistant dans des stipulations de communauté de risques qui intervenaient entre les chargeurs et les propriétaires d'un navire; c'est ce que nous appelons des assurances mutuelles. La preuve de leur existence est fournie par la compilation rhodienne rédigée avant le ^{xii}^e siècle; ainsi que par les lois de Trani de 1063, de Venise de 1251; cette dernière les rendait obligatoires. Le Consulat atteste leur existence, mais elles étaient conventionnelles. Ces stipulations étaient insuffisantes; elles ne pouvaient intervenir qu'entre personnes se connaissant bien et prenant part à la même expédition maritime. La seconde institution, beaucoup plus récente et pratiquée surtout pendant le ^{xv}^e siècle, était une convention par laquelle un mandataire ou un commissionnaire prenait à son compte les risques de l'insolvabilité future de son co-contratant; de sorte que le mandant ou le commettant ne subissait aucune perte ⁽³⁵⁾. Mais seule l'assurance à prime pouvait favoriser le commerce maritime et lui permettre de prendre de l'extension. Nous allons essayer de rechercher son lieu d'origine et de voir si Cleirac a eu raison de le placer en Italie.

Une chronique relate que ce contrat était usité en Flandre en 1310, car, à cette date, il aurait été créé à Bruges ⁽³⁶⁾ une Chambre d'assurance, c'est-à-dire un tribunal spécial pour

(34) L'opinion de Cleirac a été adoptée par Valin qui dit : « Ce contrat d'assurance maritime, qui des *Italiens* a passé chez les Espagnols et ensuite en Hollande. » *Commentaire sur l'ordonnance de la marine de 1681*, titre 6 des assurances.

(35) Pardessus, *Collection des lois maritimes antérieures au ^{xviii}^e siècle*, t. 3, introduction, p. cixxx. Cf. ordonnance de Wisby, art. 66.

(36) Pardessus, *livre cité*, t. 1, p. 316.

prononcer sur les contestations et non une réunion de capitalistes qui donne des assurances. Malheureusement on ne peut ajouter foi à ces renseignements ⁽³⁷⁾. Les plus anciens documents des Pays-Bas relatifs aux assurances, et qui soient sûrs, constatent l'usage de ce contrat plutôt qu'ils ne l'établissent. C'est un édit de Charles V du 25 mars 1537 qui affirme que les « lettres d'assurance », c'est-à-dire les polices, étaient employées par les commerçants; cet édit contient le préambule de l'ordonnance de Philippe, duc de Bourgogne, du 15 février 1458, qui mentionnait déjà « les assurances que les marchands font les uns aux autres des aventures et périls de mer et des bomeries ou prêts sur corps des navires » ⁽³⁸⁾.

Aucune loi des pays du Nord, antérieure au xviii^e siècle, n'atteste l'existence de ce contrat, en particulier le recès de 1614; et cependant il était connu depuis longtemps déjà, comme en témoignent les deux édits précités. Les Rôles d'Oléron et le Consulat sont muets sur ce point; seule l'ordonnance de Wisby ⁽³⁹⁾, sous le nom de cautionnement, paraît faire allusion à l'assurance. Selon les jurisconsultes, ce contrat aurait pris naissance dans le sud de l'Europe. Son existence est constatée par un Statut de la République de Gènes de 1408; une ordonnance de Barcelone de 1433 donne de nombreux détails sur ce contrat qui existait antérieurement; de nouvelles règles sur les assurances ont été posées dans les ordonnances de Barcelone de 1436, 1443, 1458, 1461, remplacées par celles de 1484 ⁽⁴⁰⁾. Il était usité à Flo-

(37) Pardessus, *livre cité*, t. 3, introduction, p. cixxx.

(38) Pardessus, *Collection des lois maritimes antérieures au xviii^e siècle* t. 3, introduction, p. cixxx.

(39) *Us et Coutumes de Mer* : ordonnance de Wisby, art. 66.

(40) Pardessus, *livre cité*, t. 4, p. 370.

rence dans la première moitié du xvi^e siècle ⁽⁴¹⁾. C'est à cette époque qu'il fut introduit en France, au moins sur les côtes de l'Océan d'après l'édit de 1556, qui constate son existence à Rouen. Dumoulin, mort en 1566, l'a connu et en parle comme d'une institution en vigueur dans son *Tractatus Commenciorum*. Au moment de la rédaction du Guidon, vers la fin du xvi^e siècle, son usage était général en France, en Espagne, en Italie, en Flandre, en Angleterre.

Si aucun document ne permet de confirmer l'opinion de Cleirac relative à l'origine juive du contrat d'assurance, on peut, d'après ce qui vient d'être dit, affirmer avec cet auteur qu'il a pris naissance en Italie.

Le Guidon donne une théorie complète du contrat d'assurance; nous allons retracer les règles qu'il a posées en suivant le plan ci-après :

§ 1. — *Définition du contrat d'assurance. Caractères spécifiques et variétés d'assurances.*

§ 2. — *Forme du contrat d'assurance. Contenu de la police.*

§ 3. — *Valeurs assurables.*

§ 4. — *Risques assurés. Temps et lieu des risques.*

§ 5. — *Assurances faites après la perte ou l'heureuse arrivée de la chose.*

§ 6. — *Ressortiment ou ristourne.*

§ 7. — *Devoirs de l'assuré à l'arrivée du sinistre.*

§ 8. — *Le délaissement.*

§ 9. — *De la prescription en matière d'assurance et des jugements.*

§ 10. — *Greffier des polices d'assurance.*

(41) Pardessus, *livre cité*, t. 4. Cite le nom de Pegolotti qui, dans son ouvrage, p. 200, atteste d'une façon formelle qu'on faisait des assurances à Florence à cette époque.

§ 1. — *Définition, caractères et variétés du contrat d'assurance.*

DÉFINITION. — Le Guidon définit ainsi le contrat d'assurance : « C'est un contract, par lequel on promet indemnité des choses qui sont transportées d'un pays en autre, specialement par la mer; et ce, par le moyen du prix convenu à tant pour cent, entre l'assuré qui fait, ou fait faire le transport, et l'assureur qui promet l'indemnité » ⁽⁴²⁾. Cette définition n'a rien de particulier; c'est celle donnée dans toutes les lois maritimes de l'Europe à cette époque. Il s'agit d'assurance à prime et d'assurance maritime; le Guidon ⁽⁴³⁾ contient des règles sur les assurances terrestres contrairement aux autres lois en vigueur à ce moment dans lesquelles on ne trouve aucune disposition sur ce sujet.

CARACTÈRES. — D'après la définition qui précède nous voyons que le contrat d'assurance est un contrat synallagmatique, conditionnel, indemnitaire, de bonne foi, aléatoire, relatif à des choses exposées aux risques de mer.

Contrat synallagmatique; il ne peut être rompu par la volonté d'un seul et impose des obligations aux deux parties, paiement de la prime pour l'assuré, de l'indemnité pour l'assureur en cas de sinistre. L'assureur ne peut, sans le consentement de l'assuré, rompre le contrat et ce dernier ne peut faire assurer à nouveau les mêmes objets; s'il a quelques doutes il lui est loisible d'assurer la solvabilité de ses assureurs ⁽⁴⁴⁾. Quant à l'assureur, il a la faculté de faire réassurer les effets par lui assurés ⁽⁴⁵⁾.

(42) Guidon, chap. 1. art. 1.

(43) Guidon, chap. 17.

(44) Guidon, chap. 2, art. 20, reproduit par l'ordonnance de 1681, art. 20, titre des assurances; le Code de commerce est muet sur ce point.

(45) Guidon, chap. 2, art. 19.

Le caractère conditionnel de ce contrat se manifeste de plusieurs façons : si le voyage se rompt par le fait de l'assuré avant le départ, le contrat s'éteint; les assureurs ne sont tenus de payer que si le sinistre survient, conditionnel encore en ce que l'événement de la condition dépend de l'assuré comme le constate l'Assurance d'Amsterdam ⁽⁴⁶⁾ : « Quelqu'un s'estant fait asseurer sur quelques marchandises, et de la à quelque temps il se reavise et ne les envoie pas : et de fait il ne les charge, ou ne les y envoie point, ou peut estre il se trouve qu'elles valent beaucoup moins que la somme assurée : lors il est permis à l'asseuré de repeter contre l'asseurur le surplus du prix de l'assurance, en donnant toutes fois à l'asseurur demy pour cent. »

L'assurance ne doit pas être pour l'assuré l'occasion de s'enrichir, « l'asseuré ne peut recevoir profit du dommage d'autrui » ⁽⁴⁷⁾. C'est pour cette raison que l'ordonnance de 1681 ⁽⁴⁸⁾, suivie en cela par le Code de commerce ⁽⁴⁹⁾, avait interdit d'assurer, comme le faisait déjà le Guidon, le profit espéré des marchandises, le fret à faire, les salaires à gagner, les sommes empruntées à la grosse ⁽⁵⁰⁾.

L'assurance est un contrat essentiellement de bonne foi : « Toute personne qui bera finesse, tromperie, ou malversation en sa cargaison, connoissement, afretement, et charte-partie pour surprendre son asseureur; et qu'il advienne inconvenient : la verification faite de la fraude, l'as-

(46) Assurance d'Amsterdam, art. 22. Cf. ordonnance de 1681, art. 37, titre des assurances et Code de commerce, art. 349, qui accordent à l'assuré le droit de rompre l'assurance sauf à payer le demi pour cent.

(47) Guidon, chap. 2, art. 13.

(48) Ordonnance 1681, titre des assurances, art. 15, 16, 17, 20.

(49) Code de commerce, art. 347.

(50) Nous verrons en étudiant les valeurs assurables, qu'il a fallu attendre la loi du 12 août 1885 pour modifier ces notions.

seurance sera nulle » ⁽⁵¹⁾. L'Assurance d'Amsterdam pose le même principe ⁽⁵²⁾. Le Guidon insiste sur cette idée, « l'asseureur en tout se confie en la prud'hommie de son assuré » ⁽⁵³⁾ et bien souvent il est victime de sa bonne foi; il est comparable au pupille ⁽⁵⁴⁾, aussi est-il « toujours recevable après la perte, de discuter ou disputer si les enonciations contenues en la police sont conformes à la vérité » ⁽⁵⁵⁾. Le fardeau de la preuve est, comme on voit, à la charge de l'assureur ⁽⁵⁶⁾.

Il est presque superflu d'insister sur le caractère aléatoire de ce contrat, « c'est une espèce de jeu qui exige beaucoup de prudence de la part de ceux qui s'y adonnent. Il faut faire l'analyse des hasards et posséder la science du calcul des probabilités, prévoir les écueils de la mer et ceux de la mauvaise foi; ne pas perdre de vue les cas insolites et extraordinaires; combiner le tout, le comparer avec le taux des primes et juger quel sera le résultat de l'ensemble. Pareilles spéculations sont l'ouvrage du génie » ⁽⁵⁷⁾.

La physionomie particulière du contrat d'assurance est accentuée par ce fait qu'il est relatif à des choses exposées aux risques de mer : « le risque est de l'essence de l'assurance et forme le principal fondement de ce contrat » ⁽⁵⁸⁾. Aussi, seule l'assurance véritable est-elle admise, elle ne peut exister que si l'assuré expose certaines choses aux pé-

(51) Guidon, chap. 2, art. 7.

(52) Assurance d'Amsterdam, art. 31.

(53) Guidon, chap. 2, art. 31.

(54) Guidon, chap. 2, art. 15.

(55) Cleirac, note sur l'art. 15, chap. 2 du Guidon.

(56) L'ordonnance de 1681 exigeait qu'il fournit aussi la preuve du dol.
art. 61, titre des assurances.

(57) Emérigon, *Traité des assurances*, t. 1, p. 13.

(58) Emérigon, *Traité des assurances*, t. 1, p. 6.

rils de mer; par suite, l'assurance par forme de gageure a été interdite ⁽⁵⁹⁾.

Les divers caractères étudiés ont été conservés au contrat d'assurance par l'ordonnance de 1681 à laquelle le Code de commerce les a empruntés et aujourd'hui encore ils servent à l'individualiser. Cependant le caractère aléatoire de ce contrat est peut-être moins accentué que jadis, depuis la création des compagnies d'assurance à prime fixe : « Les assureurs tablent sur des pertes et des gains à peu près certains, lorsqu'ils font un contrat d'assurance; sur la base des caculs de probabilités dont dérive le taux des primes, ils savent d'une manière globale les sinistres qu'ils auront à subir et les bénéfices que, par contre-coup, ils réaliseront. Tout cela n'est que relatif sans doute, mais mérite néanmoins d'être noté » ⁽⁶⁰⁾. L'assurance maritime comportait plusieurs variétés, elles « se peuvent diviser, parce qu'aucunes se font sur la marchandise, autres sur le corps de la nef, autres se dressent ensemblement sur l'un et sur l'autre : Plus elles se contractent pour l'envoy, autres pour le retour : Et diverses polices se peuvent aussi stipuler en un mesme contract » ⁽⁶¹⁾. Le Guidon connaissait également l'assurance *in quo vis* et l'assurance contractée par l'intermédiaire d'un commissionnaire ⁽⁶²⁾.

(59) Assurance d'Anvers, art. 4. La prohibition a été renouvelée par plusieurs articles de l'ordonnance de 1681, par exemple art. 38 et 56, titre des assurances. *Idem*, Code de commerce, art. 336, 349, 365. Cette espèce d'assurance était connue des Romains; pratiquée plus tard à Florence et à Naples, elle le fut jadis à Marseille. Emérigon, *ouvrage cité*, t. 1, p. 55, voir les raisons que cet auteur donne de sa prohibition.

(60) J. Bonnetcase, *Traité de droit commercial maritime*, p. 589.

(61) Guidon, chap. 1, art. 3.

(62) Guidon, chap. 2, art. 6.

§ 2. — *Forme du contrat d'assurance. Contenu de la police.*

FORME. — Le contrat d'assurance doit être constaté par écrit; le Guidon défend ce qu'il appelle les assurances « en confiance »; celles-ci n'étaient pas rédigées par écrit, on s'en rapportait à la bonne foi de l'assureur qui était censé les inscrire sur son livre de raison. Le motif de cette prohibition est double : prévenir les abus et conserver à ce contrat son caractère d'acte public « pour lequel la communauté des marchands sous le bon plaisir du Roy, nomment et établissent un Greffier : Il n'est licite aux particuliers les passer entre eux, non plus que les autres contracts, pour lesquels Notaires et Tabellions sont instituez, le tout à peine de nullité » ⁽⁶³⁾. Cleirac fait remarquer que les ordonnances des Prud'hommes de Barcelone de 1484 insérées au Consulat, chapitre 337, « sont semblables et statuent le mesme ». L'ordonnance de 1681 a, elle aussi, exigé un écrit pour constater l'assurance mais a autorisé sa rédaction sous seing privé ⁽⁶⁴⁾. Les mêmes dispositions étaient déjà consignées dans l'Assurance d'Amsterdam ⁽⁶⁵⁾.

(63) Guidon, chap. 1, art. 2 et note de Cleirac sur cet article. Par application de cette disposition, un édit de décembre 1657 créa deux offices de Notaire-greffiers des assurances dans chaque siège d'amirauté, leur accordant un privilège exclusif pour la rédaction de tous les contrats maritimes : police d'assurance, charte-partie, affrètements, etc. L'ordonnance de 1681, en autorisant la rédaction sous seing privé, dérogea à cet édit qui ne semble pas avoir été observé scrupuleusement. Il faut remarquer que jamais la loi n'a interdit en France la rédaction d'actes sous seing privé, sauf pour quelques contrats limitativement énumérés, parmi lesquels on ne trouve pas le contrat d'assurance, ainsi que l'a noté Pardessus.

(64) Ordonnance de 1681, titre des assurances, art. 2.

(65) Assurance d'Amsterdam, art. 18 : « Il est permis aux parties qui auront convenu de quelque assurance, en passer les actes pardevant nos

Le Code de commerce ⁽⁶⁶⁾ donne aux courtiers et aux Notaires le droit de rédiger les contrats d'assurance sans pour cela empêcher la rédaction sous seing privé.

L'écrit qui constate le contrat porte le nom de police, « c'est un terme Italien ou Lombard, *Polizza*, et signifie un brevet ou billet, *breve scrittura in piccola carta*, à l'avanture derive du latin *pollicitatio* : Neantmoins en la mer du Levant, ce terme a passé, et passe pour exprimer toutes promesses et conventions, notamment sur le fait de la marine » ⁽²⁷⁾. En général, chaque place maritime avait un modèle de police imprimée dont il suffisait de remplir les blancs; les Us et Coutumes de la Mer donnent celles de Rouen et d'Anvers mais ce n'était pas les seules; certaines ne furent rédigées qu'après l'ordonnance de 1684, à Bordeaux et à Nantes notamment.

CONTENU. — « Le contract ou police (l'invocation du Nom de Dieu permise) contiendra le nom de celui qui se fait assureur, avec declaration si la marchandise est à luy appartenant, ou si c'est par commission d'autrui, à qui elle appartient; le nom du Maistre du navire, sa demeure, le nom, le port, ou capacité de son navire, le lieu où premièrement ont esté chargées les marchandises, soit par barques, heus ou bateaux, ou dans le mesme navire; le havre d'où il part, les Routes et les Escales qu'il doit faire; le Port où il va faire sa descharge, la ville ou cité, en laquelle pour dernier reste la marchandise doit estre portée; soit dans le mesme navire, ou par alleges : le nom de celui à qui elle va

Eschevins, Notaires ou Tabellions, ou autre personne publique, voire une simple lettre de polisse, cedulle, ou obligation signée par l'asseurur, quoy que ce soit presens quelques suffisas tesmoins du consantement des parties. »

(66) Code de commerce, art. 79.

(67) Note de Cleirac sur l'art. 2, chap. 4 du Guidon.

estre consignée, et finalement le style ordinaire du Notaire » ⁽⁶⁸⁾. La police doit contenir le nom de l'assuré, sa qualité de propriétaire ou de commissionnaire; d'après le système du Guidon, celui qui agit pour autrui ne s'oblige pas en son nom propre, « car s'il n'est associé, et soit simple commissionnaire, doit user d'autres termes, scavoir est : *sur telle marchandise faite assurer par tel, pour le compte de tel, à luy appartenant, ou qui appartenir puisse* : Ces mots lors attirent la personne de celui qui est nommé, et non pas les marchandises d'autrui chargées par divers et autres connoissemens, reconnoissances ou charte-parties » ⁽⁶⁹⁾. Il fallait donc faire connaître le nom du commettant. Malgré cette disposition, l'usage était contraire, et comme le dit Emérigon, « l'on sait que dans le commerce l'usage l'emporte aisément sur la théorie du droit » ⁽⁷⁰⁾; aussi on considérait le commissionnaire comme personnellement responsable et obligé au paiement de la prime même s'il a fait connaître le nom de l'assuré « il contracte (le commissionnaire) en pareil cas, une obligation tacite, personnelle et solidaire, et au fond cela paroît juste, parce que l'intérêt du commerce l'exige, c'est au commissionnaire à prendre ses mesures et ses suretés avec son commettant » ⁽⁷¹⁾.

A l'heure actuelle la qualité de commissionnaire n'a plus besoin d'être indiquée malgré le Code de commerce ⁽⁷²⁾. Il se trouve personnellement tenu bien que l'assureur ait connu sa qualité.

La seconde mention est le nom du capitaine et sa demeure.

(68) Guidon, chap. 2, art. 1. Assurance d'Amsterdam, art. 3.

(69) Guidon, chap. 2, art. 6, chap. 20, art. 5.

(70) Emérigon, *Traité des assurances*, t. 2, p. 138.

(71) Valin, *Commentaire sur l'ordonnance de 1681*, titre des assurances, art. 3.

(72) Code de commerce, art. 332.

Le Guidon ne parle pas de la clause « ou autre pour lui », qui cependant était d'un usage courant et se trouve dans l'Assurance d'Anvers « duquel (le navire) est maistre après Dieu, Pierre Henry d'Amstelredam, ou autre du port, havre ou plasse de cette ville » ⁽⁷³⁾. Cette clause permettait aux armateurs de nommer un autre capitaine avant le départ du navire et sans le consentement des assureurs; elle ne pouvait être sous-entendue.

Le nom du navire était exigé et ainsi que son port ou capacité ⁽⁷⁴⁾. Il était permis de contracter une assurance « sur navires non déclarées ou desquelles le nom sera laissé en blanc » ⁽⁷⁵⁾ et le chargeur devait, dans un certain délai, faire connaître ce nom. Lorsqu'une personne a des marchandises en pays lointain et ignore sur quels navires elles seront chargées, la police peut être faite en termes généraux : « *Sur tous et tels navires qui portent telle marchandise, à charger en tel port, revenir ou aller en tels autres* » ⁽⁷⁶⁾, c'est ce que nous appelons une assurance *in quo vis*. Il faut remarquer que cet article exige la désignation de celui à qui les marchandises devront être consignées ⁽⁷⁷⁾. L'assurance est faite sur divers navires et la marchandise est mise en une seule barque pour être chargée; la barque

(73) Assurance d'Anvers, art. 2.

(74) L'ordonnance de 1681 exigeait aussi le nom du navire, art. 3, titre des assurances. *Idem*, Code de commerce, art. 332, mais non point la mention de la capacité; de plus, le Code de commerce, art. 332, impose la « désignation » du navire dans la police alors que l'ordonnance n'en parlait pas.

(75) Guidon, chap. 12, art. 1.

(76) Guidon, chap. 12, art. 2.

(77) L'ordonnance de 1681, art. 4, titre des assurances conforme à l'article précité du Guidon, voulait que le nom du consignataire fut mentionné, mais l'usage permettait de déroger à cette exigence. L'art. 337 du Code de commerce, copié sur l'art. 4 de l'ordonnance, titre des assurances, permet cependant, par une clause contenue dans la police, de se dispenser de cette mention.

périt, les assureurs ne sont tenus de payer « la perte ou dommage de telle barque que jusques, à la raison de la plus haute somme que chacun d'eux aura signé en l'une des polisses ou sur l'un des navires ». Cet article, selon Cleirac, s'explique par ce fait que le Guidon a été rédigé pour les marchands de Rouen; « cette ville située sur la rivière de Seine, grandement périlleuse pour les bancs de sable qui s'amoncelent et se changent en icelle à chasque mauvais temps, c'est pourquoy les grands vaisseaux ne montent que fort rarement jusques à ladite ville, mais ils se tiennent d'ordinaire au Havre de Grace, Honneflur et Dieppe, qui sont plus bas aval l'eau, où c'est que les marchands de Rouën envoient leurs marchandises par barques, heus et autres vaisseaux de service » ⁽⁷⁸⁾.

Le lieu et le temps des risques qui sont mentionnés par la police, seront étudiés plus tard.

En général, au momert de la signaturé de la police la prime était payée, son nom même prime ou primeur en est la preuve ⁽⁷⁹⁾. Le taux de la prime dépendait de la volonté des parties et variait suivant la distance et les dangers, la saison, l'état de paix ou de guerre ⁽⁸⁰⁾. Il était fixé à tant pour cent de la somme assurée ⁽⁸¹⁾. Nous verrons, en étudiant le ristourne, dans quels cas la prime était due et ceux dans lesquels elle pouvait n'être pas payée. Le Code de commerce ⁽⁸²⁾, relativement au contenu de la police, s'est inspiré de l'ordonnance de 1681 ⁽⁸³⁾ qui elle-même n'avait pas innové, ainsi que le constatait Valin, « en cette partie,

(78) Cleirac, note sur l'art. 1, chap. 13 du Guidon.

(79) *Termes de marine*, p. 9.

(80) Guidon, chap. 15, art. 16.

(81) Guidon, chap. 1, art. 1.

(82) Code de commerce, art. 332.

(83) Ordonnance de 1681, art. 3, tit 6

l'ordonnance n'a fait que donner force de loi à cette ancienne pratique tirée des Us et Coutumes de la Mer, qui est du droit commun des nations » ⁽⁸⁴⁾.

§ 3. — *Les valeurs assurables.*

« Assurances se peuvent diviser. par ce qu'aucunes se font sur la marchandise, autres sur le corps de la nef, autres se dressent ensemblement sur l'un et sur l'autre » ⁽⁸⁵⁾.

Les assurances sur corps sont étudiées par le chapitre 15 du Guidon, elles étaient permises par les Assurances d'Anvers et d'Amsterdam. Elles portent sur le navire et ses accessoires : agrès, apparaux et victuailles ⁽⁸⁶⁾. L'Assurance d'Anvers ⁽⁸⁷⁾ exigeait que le navire fut chargé et l'Assurance d'Amsterdam ⁽⁸⁸⁾ défendait de faire assurer les victuailles, poudres, balles et vivres; la décision du Guidon est contraire à celle-ci car il permet aux victuailleurs d'assurer « tout ce que luy a cousté » ⁽⁸⁹⁾ et ils fournissaient « outre les victuailles et marchandises, les poudres, lances à feu, fauces lances, avec es menuës ustenciles desdites victuailles » ⁽⁹⁰⁾.

Toutes sortes de marchandises peuvent être assurées à condition que le transport n'en soit pas prohibé par les « Edicts et ordonnances du Roy » ⁽⁹¹⁾, sauf à obtenir dans ce

(84) Valin, sur l'art. 3, tit. 6 de l'ordonnance de 1681.

(85) Guidon, chap. 1, art. 3.

(86) Guidon, chap. 16, art. 1.

(87) Assurance d'Anvers, art. 8. Ordonnance de 1681, art. 7, titre des assurances, permet d'assurer le navire vide.

(88) Assurance d'Amsterdam, art. 10.

(89) Guidon, chap. 15, art. 13.

(90) Guidon, chap. 15, art. 10. L'ordonnance de 1681, dans ses art. 7 et 8, titre de l'assurance, autorise l'assurance des agrès, apparaux, armements, victuailles et le Code de commerce, art. 334, contenait les mêmes principes; il a été modifié par la loi du 12 août 1885, mais non relativement à ces divers objets.

(91) Guidon, chap. 2, art. 2.

cas une licence, ou que ce ne soit pas des marchandises ennemies ⁽⁹²⁾.

Pour que l'assurance sur facultés soit valable, il suffit que la marchandise se trouve dans le navire, « il n'est besoin en l'assurance, spécifier la quantité ou qualité de la marchandise assurée : Si ce n'est or, argent, pierreries, munitions, armes, grains, dont le transport est défendu quand il y aura permission de les faire sortir » ⁽⁹³⁾. Cleirac distingue deux espèces de marchandises de contrebande : celles d'entrée et celles de sortie et donne une énumération des deux variétés. Au sujet des marchandises dont l'entrée est interdite, il indique « les draps, toiles, brocatels, danteles, canetilles, broderies, passemens et tous tels ouvrages de fil d'or et d'argent, *ma questo mal se guarda* », et remarque que les « fulminations des loix somptuaires ne servent en France qu'à faire du bruit, point de fruit ou d'amandement ». Après avoir donné une liste des objets dont l'exportation est interdite, il résume ainsi « en effect tout ce qui est nécessaire en la Province n'en doit pas estre tiré ou sorti, et par conséquent ne peut être assuré » ⁽⁹⁴⁾. L'assurance d'Amsterdam énumère les marchandises que l'on est susceptible de faire assurer et exige qu'elles soient nommément désignées sous peine de nullité du contrat, car le terme de marchandise « comprend toutes les especes d'icelle, mais n'exprime pas la qualité et la sorte » ⁽⁹⁵⁾. Il est nécessaire de déclarer les entrées périssables pour deux raisons ⁽⁹⁶⁾, « l'une que le coust de l'assurance y est plus grand, l'autre par ce

(92) Guidon, chap. 2, art. 2.

(93) Guidon, chp. 2, art. 3.

(94) Cleirac, note sur l'art. 3 du chap. 2.

(95) Assurance d'Amsterdam, art. 17.

(96) Guidon, chap. 2, art. 4. *Idem*, assurance d'Amsterdam, art. 17, et ordonnance de 1681, art. 31, tit. 6. Code de commerce, art. 355

que le règlement et l'observation des Avaries y est divers »

Il était interdit de contracter une assurance sur la vie des personnes car la vie de l'homme n'est pas « un objet de commerce et il est odieux que sa mort devienne la matière d'une spéculation mercantile » ⁽⁹⁷⁾. Le Guidon ⁽⁹⁸⁾ constate que cette assurance se pratique dans d'autres pays, elle était usitée notamment en Angleterre, à Naples et Florence. Mais si la vie des personnes ne peut être assurée la liberté, au contraire, peut faire l'objet de ce contrat. Ce genre d'assurance s'explique par la crainte des « Galeres, Fustes et Fregates de l'armée du Turc ou Corsaires, lesquels font trafic de la vente des Chrestiens » ⁽⁹⁹⁾. Il était donc prudent de s'assurer et le maître du navire devait estimer le prix de sa rançon dans la police ⁽¹⁰⁰⁾. Dès la nouvelle de la capture, l'assureur dans un délai de quinzaine qui lui était concédé pour faire la vérification de la capture, devait payer la somme assurée « sans attendre les deux mois comme en délais et sans autre formalité de voir cargaison, connoissement, charte-partie : il suffira monstrier l'attestation de la prinse, et la police » ⁽¹⁰¹⁾. La durée de cette assurance était limitée à trois

(97) Emérigon, *Traité des assurances*, t. 2, p. 200. Guidon, chap. 16, art. 1, Assurance d'Amsterdam, art. 24, défend aussi d'assurer la vie des personnes.

(98) Guidon, chap. 16, art. 5 : « Autre sorte d'assurance est faite par les autres nations sur la vie des hommes, en cas qu'ils decedassent estant sur leur voyage, de payer telles sommes à leurs heritiers ou creanciers. Mesmes les creanciers pourront faire asseurer leurs debtes, si leur debiteur passoit de pays en autre, le mesmes fairont ceux qui auront rentes ou pensions, en cas qu'il decedent, de continuer par telles années à leurs heritiers, telle pension ou rente qui leur estoit deuë. Qui sont toutes pactions reprovées contre les bonnes mœurs et costumes, dont il s'ourdait une infinité d'abus et tromperies pour lesquelles ils ont esté contraints abolir et deffendre lesdits usages, qui sera aussi prohibé et deffendu en ce pays. »

(99) Guidon, chap. 16, art. 2.

(100) Guidon, chap. 16, art. 3.

(101) Guidon, chap. 16, art. 3. L'ordonnance de 1684, dans son art. 7, titre des assurances, permettait aussi d'assurer la liberté mais non la vie

ans, comme l'indique l'art. 4 du présent chapitre, qui envisage la capture des pèlerins allant à Jérusalem ou en « autres lointains voyages ». Ce laps de temps ne pouvait être prolongé, « aucune excuse de maladie ou autre telle quelle detention » n'était admise.

Les marchandises de contrebande ne pouvaient faire l'objet du contrat d'assurance à moins d'avoir obtenu une licence ⁽¹⁰²⁾. Il en était de même du fret. Cleirac en donne deux raisons. « Le fret assez privilégié d'ailleurs ne peut estre assuré, *quia duae specialitates non possunt concurrere circa idem*. Et d'abondant pour rendre le Maistre plus soigneux de la conservation du navire et marchandise qu'il pourroit négliger, s'il estoit assuré, *ne detur occasio ad delinquendum* » ⁽¹⁰³⁾. Cette seconde raison est la meilleure; mais la véritable doit être recherchée dans la conception étroite que l'on avait alors des valeurs assurables; ne pouvaient être l'objet d'un contrat de ce genre que les biens faisant actuellement partie du patrimoine de l'assuré; ne pouvaient être assurées que les choses que l'on risquait de perdre et non les bénéfices que l'on ne réalisait pas, « l'assurance n'est pas un moyen d'acquérir, il suffit que l'assuré soit indemnisé du dommage réel qu'il souffre, sans jamais pouvoir prétendre aucun bénéfice au dépens de ses assureurs » ⁽¹⁰⁴⁾. Cette conception a été celle des rédacteurs de l'ordonnance et du Code de commerce; il a fallu attendre la loi du 12 août 1885 pour pouvoir assurer le fret et le profit espéré. La même interdiction était prononcée par les Assurances d'Anvers ⁽¹⁰⁵⁾

art. 8, même titre. Le Code de commerce, art. 334, prononçait implicitement la même défense puisqu'il énumère dans les objets susceptibles d'être assurés des choses appréciables en argent; or, la vie de l'homme ne l'est pas

(102) Guidon, chap. 2, art. 2.

(103) Cleirac, note sur l'art. 1, chap. 15 du Guidon.

(104) Emérigon, *Traité des assurances*, t. 1, p. 268.

(105) Assurances d'Anvers, art. 9.

et d'Amsterdam ⁽¹⁰⁶⁾; elle n'existait pas en Italie. Le Guidon dit simplement fret, il faut entendre le fret à faire et non le fret acquis, bien que Cleirac n'ait pas distingué.

Pour la même raison, caractère conditionnel de la créance, on interdisait aux gens de mer de faire assurer leur loyer et aussi avec l'intention de les rendre plus soigneux et attentifs à la conservation du navire. Cette défense était prononcée par l'Assurance d'Anvers, « nul Maistre, Pilote, Officier, ou Matelot, pourra faire assurer ses gages ou loyers » ⁽¹⁰⁷⁾ et par l'assurance d'Amsterdam, mais celle-ci plus explicite, leur permettait d'assurer les marchandises qu'ils achetaient avec les avances reçues « provenans de leurs salaires et vacations, ou d'ailleurs » ⁽¹⁰⁸⁾.

Au sujet de l'argent pris à la grosse, le Guidon est muet, mais par application du principe qu'on ne peut faire assurer que ce dont on court les risques, cette assurance n'était pas usitée. Ce principe devait être formellement consacré par l'ordonnance de 1681 ⁽¹⁰⁹⁾.

L'assuré ne pouvait contracter une assurance pour la totalité des objets exposés aux hasards de la mer; il devait toujours courir un certain risque égal au dixième de la valeur de la cargaison ou du navire afin qu'il apportât tous ses soins à la conservation de la chose. Cette règle admise par le Guidon ⁽¹¹⁰⁾ l'était également par les Assurances d'Anvers et

(106) Assurance d'Amsterdam, art. 11.

(107) Assurance d'Anvers, art. 9.

(108) Assurance d'Amsterdam, art. 11.

(109) Ordonnances de 1681, titre des assurances, art. 16 et 17, qui interdisent au preneur de faire assurer les deniers empruntés à la grosse et au donneur, le profit des sommes prêtées; ce dernier peut, du reste, faire assurer le capital; furent reproduits par le Code de commerce, art. 334 et 347. La loi du 12 août 1885 (nouvel art. 347) ne défend plus que l'assurance des sommes empruntées.

(110) Guidon, chap. 2, art. 11.

d'Amsterdam ⁽¹¹¹⁾. Cleirac rappelle que le règlement de Barcelone faisait une distinction entre les nationaux et les étrangers; les premiers ne pouvaient faire assurer que les sept huitièmes des objets en risque et les seconds les trois quarts seulement ⁽¹¹²⁾. Avec l'ordonnance de 1681 ce risque du dixième ne subsiste qu'à la charge de l'assuré propriétaire ou embarqué sur le navire et en dehors de ces deux cas, s'il n'avait pas expressément assuré le total ⁽¹¹³⁾. Le Code de commerce a admis l'assurance sans limitation ⁽¹¹⁴⁾.

L'assurance de la prime était possible ⁽¹¹⁵⁾ « comme si pour asseurer mil livres à quinze pour cent il faut cent cinquante livres, et mettre en ligne de compte vingt deux livres dix sols pour le coust de l'assurance, et ainsi conséquemment de plus grande ou moindre somme ».

La réassurance était connue, si l'assureur après avoir signé avait quelques regrets, il pouvait se faire réassurer; le chargeur ne connaîtra et ne pourra s'adresser qu'à lui ⁽¹¹⁶⁾. Si, au contraire, c'est l'assuré qui a des doutes sur la sol-

(111) Assurances d'Anvers, art. 11, et d'Amsterdam, art. 2 et 15.

(112) Cleirac, note sur l'art. 11, chap. 2 du Guidon.

(113) Ordonnance 1681, titre des assurances, art. 18, 19.

(114) Code de commerce, art. 334, 335.

(115) Guidon, chap. 2, art. 9. La prime était considérée comme faisant partie de la valeur des objets assurés et pouvait, à ce titre, figurer dans la facture comme dépense. Guidon, chap. 15, art. 3, 13, 15, assurances d'Amsterdam, art. 2. Le montant de la prime se réunissait de droit au capital assuré; l'ordonnance de 1681, titre des assurances, art. 20, a modifié cette règle. Elle n'admet pas de plein droit l'assurance de la prime. Il faut la volonté expresse des parties. L'art. 342 Code de commerce donne aussi le droit d'assurer le coût de l'assurance.

De même que la prime, on pouvait faire assurer tous les frais occasionnés par les marchandises « pour icelles embarquer ». Assurances d'Amsterdam, art. 2. *Idem*, Assurances d'Anvers, art. 11. Le Guidon ajoute tous les frais faits pour la mise hors du navire. Guidon, chap. 15, art. 3.

(116) Guidon, chap. 2, art. 19. Cet article a inspiré l'art. 20, titre des assurances de l'ordonnance de 1681 et art 342 du Code de commerce.

vabilité de ses assureurs, « il se peut bien faire reassurer, en cas que celui-là ne fut point suffisant de payer la perte » ⁽¹¹⁷⁾.

Avant d'en terminer avec les valeurs assurables, nous allons dire quelques mots sur l'estimation des marchandises. Le Guidon constate qu'il « advient grands discords » relativement à leur évaluation et rapportant diverses opinions s'en tient à la plus récente qui l'envisage « au temps de l'achapt; ce qui se pratique en la perfection des cargaisons et factures » ⁽¹¹⁸⁾. C'est ce prix d'achat qui doit être inscrit dans la police si l'estimation y est faite comme il était d'usage courant à cette époque ⁽¹¹⁹⁾. Si les marchandises ont été obtenues troc, elles sont estimées « au prix courant lors de la troque; à quoy il sera adjousté toutes les mises et fraix » ⁽¹²⁰⁾. Ces frais comprennent toutes les dépenses faites pour les transporter à bord « comme sont emballages, enfoncages, charriages, droits, avec provision de celui qui fait ou adresse la cargaison, coust de l'assurance » ⁽¹²¹⁾.

Pour les marchandises assemblées de longue main,

(117) Guidon, chap. 2, art. 20. *Idem*, Ordonnance de 1681, titre des assurances, art. 20. Le Code de commerce ne mentionne pas cette réassurance mais rien ne s'y oppose.

(118) Guidon, chap. 2, art. 12.

(119) L'ordonnance de 1681, titre de l'assurance, art. 64, dispose que la valeur des marchandises sera justifiée par les livres et factures; à défaut. l'estimation est faite suivant le prix courant aux temps et lieux du chargement, y compris tous droits et frais jusqu'à bord, si elles n'ont pas été estimées dans la police. A ce moment l'estimation dans la police n'était pas d'un usage aussi courant qu'à l'époque du Guidon. L'art. 339 du Code de commerce est identique à celui de l'ordonnance.

(120) Guidon, chap. 2, art. 13. *Idem*, Ordonnance, titre des assurances, art. 65.

(121) Guidon, chap. 2, art. 9. Le chapitre 15, art. 15, vise l'estimation des marchandises obtenues par troc dans le cas d'avarie, de rachat ou de jet, et distingue suivant que les avaries se produisent à l'aller ou au retour et dans ce dernier cas suivant que la moitié ou plus du voyage est accomplie. L'ordonnance de 1681, titre des assurances, art. 65.

« comme toiles de curage, canevas, draps, mercerie ou autres danrées, procedant de la manufacture de celui qui les envoie, le prix est douteux et disputable » ⁽¹²²⁾. Aussi est-il prudent de les estimer dans la police à un prix raisonnable ou au prix courant au moment de la conclusion du contrat. Cleirac observe que l'ordonnance de Barcelone exigeait que l'estimation fut faite par experts et leurs décisions consignées dans la police. En ce qui concerne l'estimation du navire, le Guidon s'exprime ainsi : « Pourra le Bourgeois estimer en la police la part qu'il a en la nef, et sur l'estimation faire son assurance » ⁽¹²³⁾. Lorsque l'assurance porte sur le corps de nef, canons, poudre, balles, l'estimation doit être faite par « gens experts » ⁽¹²⁴⁾; mais l'assureur peut toujours prouver qu'il a été trompé. Seul il peut contester l'estimation car l'assuré l'a faite lui-même et ne saurait la méconnaître. Si l'assurance est supérieure à la valeur des objets ou si plusieurs assurances ont été contractées pour le même objet, la fraude de l'assuré est manifeste, non seulement il ne peut rien réclamer à son ou ses assureurs, mais, de plus, les objets sont confisqués ⁽¹²⁵⁾. Dans ce cas, l'assureur a droit au demi pour cent. Ce demi pour cent toujours accordé aux assurés en cas où l'assurance est nulle ou réduite à une somme inférieure, est destinée à les indemniser pour la peine « d'avoir signé et couché la partie sur leur livre » ⁽¹²⁶⁾.

(122) Guidon, chap. 2, art. 14 et note de Cleirac.

(123) Guidon, chap. 15, art. 3.

(124) Assurances d'Anvers, art. 10.

(125) Assurances d'Anvers, art. 14. *Idem*, Ordonnance de 1681, titre des assurances, art. 22.

(126) Cette indemnité était accordée par les Assurances d'Anvers, art. 14, 15, 16. Assurances d'Amsterdam, art. 22. Guidon, chap. 2, art. 16; Ordonnance de 1681, titre des assurances, art. 23.

L'assurance peut être supérieure à la valeur des objets sans que pour cela il y ait fraude de la part de l'assuré; elle sera réduite à cette valeur mais la répartition entre les assureurs ne se fait pas « au marc la livre, mais selon la postériorité des dates », et comme le dit Cleirac, « ce qui profite et vient à la descharge des derniers assureurs seulement, lesquels *ressortent*, c'est-à-dire se tirent par ce moyen du peril d'assurance, et ce jusques à concurrence du dixiesme que le marchand chargeur doit risquer, et ne peut assurer : la raison est, que les premiers assureurs se trouvant avoir assuré les neuf dixiesmes parties de la marchandise reduite à son vray prix, cela doit suffire au marchand : autrement si les dernieres assurances avoient effect, le marchand chargeur tireroit profit en cas de perte, ce qui ne se doit, mais vaut mieux que les dernieres assurances soient frustratoires » ⁽¹²⁷⁾.

Cette estimation est-elle de l'essence de la police ? Il ne semble pas. Le Guidon dit « le Bourgeois se *peut* faire assureur » ⁽¹²⁸⁾. Au sujet des marchandises, « les estimations se *peuvent* faire en la police » ⁽¹²⁹⁾; cependant les assurances d'Anvers imposaient l'estimation mais elles ne s'appliquaient il est vrai, qu'à l'assurance sur corps ⁽¹³⁰⁾. Il faut s'en tenir à l'opinion du Guidon qui était généralement adoptée et le fut notamment par l'ordonnance de 1684 ⁽¹³¹⁾ malgré l'ambiguité de ses termes, « l'estimation en sera faite par la police ». L'estimation contenue dans la police est tenue pour

(127) Cleirac, note sur l'art. 16, chap. 2 du Guidon.

(128) Guidon, chap. 15, art. 3 et 13.

(129) Guidon, chap. 2, art. 13.

(130) Assurances d'Anvers, art. 10.

(131) Ordonnance de 1684, titre des assurances, art. 8. Le Code de commerce, dans l'art. 332, n'établit pas une règle impérative et l'omission de l'estimation n'entraînerait pas la nullité du contrat.

exacte et seul l'assureur peut s'en plaindre comme il a déjà été dit. Lorsqu'il s'agissait d'une assurance sur corps, les assurances d'Anvers ⁽¹³²⁾ lui accordent le droit de procéder à une nouvelle estimation, « celui qui aura asseuré pourra verifïer que ladite estimation a esté faite frauduleusement, par collusion, intelligence, faveur, ou autrement ». En ce qui concerne les marchandises, le Guidon ⁽¹³³⁾ lui permet de demander la correction des estimations, car ainsi que le dit Cleirac, « ceux qui asseurent, se confians en la legalité et prud'homie de ceux qui se font asseurer, et qui ont fait dresser l'assurance, n'ayant le loisir d'examiner et consulter telles appreciations, descriptions, clauses insolites : ils ne s'obligent aucunement à suivre l'estimation d'icelles par leur souscription » ⁽¹³⁴⁾.

§ 4. — *Risques assurés.*

Les assureurs se rendaient responsables de toutes les pertes survenues en mer « et generalmente de tous autres inconveniens pensez ou non pensez, qui pourroient advenir » ⁽¹³⁵⁾ et « generalmente de tous autres perils et fortunes qui pourroient advenir en quelque maniere que ce soit, ou qu'on pourroit imaginer » ⁽¹³⁶⁾; pour donner plus de force à cette clause ils déclaraient se mettre aux lieu et place de l'as-

(132) Assurances d'Anvers, art. 10. Ordonnance de 1681, titre des assurances, art. 8.

(133) Guidon, chap. 2, art. 13. La fraude dans l'estimation pour être manifeste et donner ouverture à l'action, doit excéder la moitié, le tiers ou le quart du juste prix.

(134) Cleirac, note sur l'art. 15, chap. 2 du Guidon.

(135) Formule de Rouen, *Us et Coutumes de la Mer*, p. 369.

(136) Assurances d'Anvers. Cette clause se retrouvait également dans les formules des autres placès maritimes. *Us et Coutumes de la Mer*, p. 376.

suré ⁽¹³⁷⁾. Ils ne répondaient pas des dommages et pertes occasionnés par la faute de l'assuré, par exemple, si le navire est arrêté en raison du défaut de paiement des droits ou « debtes des chargeurs et malversations d'iceluy » ⁽¹³⁸⁾. L'assuré ne peut rien réclamer s'il change le voyage, que celui-ci soit allongé, raccourci ou « se fasse à la traverse » ⁽¹³⁹⁾. Les fautes des préposés de l'assuré n'incombent pas aux assureurs. Le Guidon ⁽¹⁴⁰⁾ vise la négligence du commissionnaire qui n'a pas fait charger les marchandises comme il convient. Le fardeau de la preuve était à la charge de l'assureur ⁽¹⁴¹⁾.

Le maître du navire est tenu de ses fautes. Si, par suite de sa négligence, du vin se perd, il doit le payer ⁽¹⁴²⁾; s'il a chargé des marchandises sujettes au coulage au-dessus d'autres denrées et que celles-ci soient abîmées, il répond du dommage ⁽¹⁴³⁾; de même si les marchandises sont détériorées par l'eau de mer faute d'avoir fermé les écoutilles ⁽¹⁴⁴⁾. Au sujet de l'assurance sur corps, le Guidon explique l'irresponsabilité des assureurs en cas de faute du maître « parce que le Bourgeois qui se fait assurer, l'a esleu; et choisi pour agreable la prud'homie et suffisance d'iceluy : en sorte

(137) Formules de Rouen : « Nous dits Asseureurs, nous metons en vostre plasse, et lieu pour vous sauver et garder de tous dommages et pertes de quelque manière que ce soit. » *Idem*, Assurances d'Anvers. *Us et Coutumes de la Mer*, p. 369, 376.

(138) Guidon, chap. 9, art. 8.

(139) Assurances d'Anvers, art. 6 et 7; d'Amsterdam, art. 7. L'art. 27, titre des assurances de l'ordonnance de 1681, a été inspiré par ces articles et a servi de modèle au Code de commerce, art. 351, 352.

(140) Guidon, chap. 5, art. 1.

(141) Guidon, chap. 8. *Idem*, Ordonnance de 1681, titre des assurances, art. 61, et Code de commerce, art. 384.

(142) Ordonnance de Wisby, art. 23.

(143) Guidon, chap. 5, art. 9.

(144) Guidon, chap. 5, art. 6.

s'il n'est fidelle, ou tel qu'il doit estre, il le doit déposer de sa maistrise » ⁽¹⁴⁵⁾.

Après avoir en plusieurs endroits affirmé que le maître est responsable de ses fautes, le droit de cette époque déclare les assureurs tenus de la baraterie du patron ⁽¹⁴⁶⁾. Une clause de la formule de Rouen ⁽¹⁴⁷⁾ le dit formellement, « que nous les asseureurs... pendant lequel voyage nous avons prins ledit risque et adventure totalement à nos perils et fortunes, tant de peril de mer, de feu... baraterie de Patrons ou Mariniers ».

La formule d'assurance d'Anvers, en raison de la défense formelle de Philippe II d'insérer aucune clause nouvelle, ne contient rien et l'ordonnance prononce la nullité de ce genre d'assurance ⁽¹⁴⁸⁾. Cleirac ⁽¹⁴⁹⁾ admet, conformément aux principes du Guidon, que la baraterie incombe aux assureurs alors que d'autres auteurs, parmi lesquels Casaregis, étaient d'avis contraire. En Italie et en Espagne, il fallait une clause expresse pour la mettre à leur charge. Mais il faut remarquer, et c'est essentiel, que la responsabilité de l'assureur est subsidiaire; l'assuré doit essayer d'obtenir réparation du préjudice par le maître, faute de quoi il se retourne contre l'assureur; « faire les poursuites en premiere instance contre le Maistre, faire son devoir luy rabatre le dommage sur son fret avant que s'adresser sur ses Asseureurs » ⁽¹⁵⁰⁾.

(145) Guidon, chap., 15, art. 4.

(146) Guidon, chap. 9, art. 1; chap. 5, art. 6 *in fine*.

(147) Formulaire de la police de Rouen, *Us et Coutumes de la Mer*, p. 368. Il faut remarquer que si l'assuré commandait le navire lui-même les assureurs ne répondaient pas vis-à-vis de lui de sa baraterie. Guidon, chap. 15, art. 4.

(148) Assurances d'Anvers, art. 4.

(149) Cleirac, note sur l'art. 1, chap. 9 du Guidon.

(150) Guidon, chap. 9, art. 1; chap. 5, art. 6. D'après l'ordonnance de 1681, titre des assurances, art. 28, les assureurs ne répondent pas de la

Les assureurs ne répondent pas du vice propre de la chose ⁽¹⁵¹⁾, la même règle se trouve dans l'Assurance d'Amsterdam, « la marchandise assurée qui de soy-mesme se gaste et se deperit, sans autre accident ou fortune de mer, l'assureur est exempt de tout tel inconvenient » ⁽¹⁵²⁾. Cleirac fait remarquer que les dégâts causés aux marchandises par les souris, teignes ou moisissures ne sont pas à la charge des assureurs; il ajoute que « les coutumes de la mer du Levant, obligent le Maistre du navire à se pourvoir d'un chat, s'il est au lieu qu'en puisse recouvrer... Les navigations du Nort sont à ce regard plus favorables, notamment en Escosse et en Moschovie : D'autant que la vermine, singulierement les rats et souris n'y peuvent vivre, mais y meurent d'abord » ⁽¹⁵³⁾. Aux assureurs n'incombent pas les pertes résultant du coulage auquel les marchandises sont naturellement sujettes; mais si le coulage est aggravé par la tourmente, ils en sont garants. « L'assureur est tenu au coulage : Vray est que si par tourmente elles avoient esté tellement pressées qu'elles eussent jetté les fonds hors, fussent abatus et enfondrez; pourvueu qu'il n'y ait mauvais arrumage la perte sera *avarie* sur les assureurs, le maistre en perdra son fret » ⁽¹⁵⁴⁾. Les assureurs répondent des pertes et dommages qui arrivent par tempête, bris, naufrage, échouement, abordage. Le changement de route rompt l'assurance ⁽¹⁵⁵⁾. « L'assurance

baraterie du patron, à moins de stipulation expresse dans la police. *Idem*, Code de commerce, art. 333.

(151) Guidon, chap. 5, art. 8.

(152) Assurances d'Amsterdam, art. 27.

(153) Cleirac, note sur l'art. 8, chap. 5 du Guidon. *Idem*, Ordonnance, titre des assurances, art. 29 et Code de commerce, art. 352.

(154) Guidon, chap. 7, art. 11. *Idem*, Ordonnance, titre des assurances, art. 31.

(155) Assurances d'Anvers, art. 6 et 7.

serait pour néant »⁽¹⁵⁶⁾; mais elle vaudrait néanmoins si le changement était forcé. S'il intervient un changement de navire avant que le risque n'ait commencé et qu'il se produise sans le consentement des assureurs, l'assurance ne saurait produire aucun effet, la prime doit être restituée sauf le demi pour cent⁽¹⁵⁷⁾.

En cours de route, s'il y a nécessité de transborder les marchandises sur un autre navire, l'assureur « court le risque et n'est tenu en ce cas l'assuré le notifier »⁽¹⁵⁸⁾. Ce changement de navire n'intervient qu'en cas de fortune de mer. Plusieurs textes donnent le droit au capitaine de « louer une autre nef pour achever le voyage »⁽¹⁵⁹⁾. Il aurait aussi le pouvoir d'en louer un autre si le sien est arrêté pour longtemps par ordre de l'autorité supérieure⁽¹⁶⁰⁾. Les Rôles d'Oléron et l'Ordonnance de Wisby se servent des termes « peut louer » alors que l'ordonnance de 1681 l'oblige de façon formelle à en louer un autre⁽¹⁶¹⁾. La question a été très discutée par Valin qui, entraîné par l'opinion de Cleirac, basée sur cette idée que le loyer du second navire était à la charge du capitaine⁽¹⁶²⁾, pensait que les mots « sera tenu » signifiaient « sera tenu s'il veut gagner en entier son fret, et non en ce sens, qu'il soit tenu précisément et

(156) Assurances d'Amsterdam, art. 7; même décision dans l'ordonnance de 1681, titre des assurances, art. 26 et 27, et dans le Code de commerce, art. 350, qui a le soin d'ajouter le mot « forcés ».

(157) Guidon, chap. 9, art. 4 et 12. Assurances d'Amsterdam, art. 22, qui vise spécialement le cas d'assurance sur faculté : les marchandises ne sont pas expédiées. Ordonnance de 1681, titre des assurances, art. 37, et Code de commerce, art. 349.

(158) Guidon, chap. 9, art. 4.

(159) Rôles d'Oléron, art. 4. Ordonnance de Wisby, art. 16, 37, 55.

(160) Assurances d'Amsterdam, art. 8.

(161) Ordonnances de 1681, titre du fret, art. 11.

(162) Juridiction de la marine, art. 35; note 2.

absolument » ⁽¹⁶³⁾. Les assurances d'Amsterdam ⁽¹⁶⁴⁾ infirment la théorie de Cleirac et mettent à la charge des assureurs toutes les dépenses et le nouveau fret, « il est permis aux assureurs de le faire (charger les marchandises sur un autre navire), en payant par eux seulement les despens, dommages et interests, ensemble le nouveau fret encouru pour raison du susdit Arrest ».

Les assureurs prenaient à leur charge les périls causés par le feu et le vent ⁽¹⁶⁵⁾. La prise étant une fortune de mer, ils en répondent aussi, qu'elle soit d'amis ou d'ennemis ⁽¹⁶⁶⁾. Si la prise intervient à la suite d'un combat livré par le capitaine alors qu'il aurait pu s'en dispenser, les assureurs « n'ont nulle part en la prinse, aussi n'auroient-ils eu en la perte si le maistre et les compagnons avoient dequoy garantir », et l'article ajoute que si le chargeur a fait connaître la prise à l'assureur, celui-ci cessera de courir le « risque du residu du voyage et neantmoins il sera payé du prix de l'assurance » ⁽¹⁶⁷⁾. Si le navire est confisqué et que la confiscation provienne d'une simulation envers les assureurs, par exemple le maître avait chargé à leur insu des marchandises prohibées, ils n'en sont pas responsables à moins d'insolvabilité du patron, ils se trouvent tenus alors « par droit de baraterie du Patron » ⁽¹⁶⁸⁾. Les marchandises prises pouvaient être recouvrées au moyen du rachat, le Guidon indi-

(163) Emérigon, *Traité des assurances*, t. 1, p. 423, discute l'opinion de Valin et la rejette.

(164) Assurances d'Amsterdam, art. 8 *in fine*.

(165) Formulaire des Assurances de Rouen et d'Anvers, *Us et Coutumes de la Mer*.

(166) Guidon, chap. 7, art. 1. *Idem*, Ordonnance de 1684, titre des assurances, art. 26, et Code de commerce, art. 350.

(167) Guidon, chap. 44, art. 2.

(168) Guidon, chap. 9, art. 8.

que de quelle manière il devait s'opérer ⁽¹⁶⁹⁾. Si le capitaine se trouvait dans un lieu d'où il pouvait avertir les propriétaires et les chargeurs, il devait attendre leurs ordres et ceux-ci étaient tenus de faire connaître la prise aux assureurs afin d'avoir « leur consentement et nouveau pouvoir de pourchasser et conclure ou ratifier le rachapt ».

Ces derniers devaient donner rapidement réponse « pour ce que les matieres d'assurances doivent promptement s'expedier comme tres provisoires, specialement en rachapts ou compositions, d'autant que chacun moment de temps aporte changement de nouvelles de perte ou gain » ⁽¹⁷⁰⁾. La « taciturnité ou douteuse response » des assureurs leur évite de rien payer des frais du rachat et les effets rachetés sont à leur égard comme s'ils n'étaient jamais sortis des mains de leur propriétaire ⁽¹⁷¹⁾. S'il était impossible au capitaine de donner avis aux chargeurs et aux propriétaires de la prise, après avoir pris conseil « de sept des plus suffisans de l'équipage », pouvaient, s'ils jugeaient nécessaire le rachat « en telle necessité composer jusques à la concurrence de 25 0/0 que les assureurs seront tenus, courir encore qu'ils n'ait donné leur consentement » ⁽¹⁷²⁾. Une clause de la police de Rouen donnait pouvoir au capitaine « en cas que fortune adviene, de metre, ou faire metre la main pour la recuperation desdites marchandises, tant en nostre profit qu'en nostre dommage, les pourrez vendre et distribuer si besoin est, sans nous demander permission ny congé » ⁽¹⁷³⁾. Le maître en faisant le rachat agit en qualité de maître et pour le

(169) Guidon, chap. 6, art. 3.

(170) Guidon, chap. 6, art. 9.

(171) Guidon, chap. 6, art. 9.

(172) Guidon, chap. 6, art. 3.

(173) Assurance de Rouen, *Us et Coutumes de la Mer*, p. 370

compte de ses commettants; aussi, si le capteur lui donnait quelque chose, il devrait le remettre aux propriétaires ⁽¹⁷⁴⁾ car il tient la chose « à titre de Pirate : De façon que le fourban n'a peu transferer, ou bailler droit de domaine, ou de propriété, au Maistre, qui puisse empescher, ou detourner la reivendication ou conduction au vray Seigneur » ⁽¹⁷⁵⁾. Le rachat pouvait s'opérer de deux façons : par la première on donnait des effets ou de l'argent qui se trouvait à bord, c'est ainsi qu'il faut entendre l'article 1, chapitre 6 *in fine* : « Toutesfois si portion d'icelle (armes, vivres, munitions ou autres choses du navire) ou quelques utanciles du Navire auroit esté concedés pour éviter plus grand ravage, le tout sera repartí comme rachapt et composition » ⁽¹⁷⁶⁾. C'est alors une avarie commune; mais il y a avarie particulière, si le corsaire « desrobe portion de la marchandise et qu'il laisse aller le reste » ⁽¹⁷⁷⁾, avarie qui retombe sur le propriétaire de la chose, « car qui pert, pert »; mais les assureurs sont néanmoins tenus du dommage car cette avarie est une conséquence de la prise dont ils répondent en vertu du contrat d'assurance ⁽¹⁷⁸⁾. La seconde manière d'opérer le rachat consistait à se servir d'une lettre de change, le paiement de cette lettre tirée sur le chargeur était obligatoire ⁽¹⁷⁹⁾.

Lorsque le navire ou le capitaine sont pris pour le service du souverain, les assureurs ne cessent pas de courir les risques ⁽¹⁸⁰⁾. En ce qui concerne le capitaine, peu importe

(174) Guidon, chap. 6, art. 2.

(175) Cleirac, note sur le chap. 6, art. 2 du Guidon.

(176) Guidon, chap. 6, art. 1. *Idem*, Ordonnance de 1681, titre des assurances, art. 67, et titre des avaries, art. 6. Code de commerce, art. 393, 396.

(177) Guidon, chap. 6, art. 1.

(178) Guidon, chap. 6, art. 1.

(179) Guidon, chap. 6, art. 3.

(180) Guidon, chap. 9, art. 3.

qu'il soit changé avant le commencement du voyage ou après, les assureurs sont toujours responsables; il en est différemment lorsqu'il s'agit du navire. Si celui-ci est arrêté avant d'avoir mis à la voile, l'assureur n'est pas tenu des risques, ceux-ci n'ayant pas commencé ce sont là des dangers de terre dont il ne répond pas ⁽¹⁸¹⁾. Si le navire est arrêté en cours de route, il peut être délaissé ⁽¹⁸²⁾. Quel sera l'effet de l'arrêt du Prince à l'égard des marchandises ? Il faut distinguer encore suivant qu'il intervient avant le voyage ou après qu'il est commencé. Si le navire est arrêté avant sa sortie du port, l'assuré doit avertir son assureur et lui faire savoir sur quel navire il veut charger la marchandise, car si l'assureur avait consenti une assurance sur un navire et que les marchandises qui se trouvaient sur le bateau arrêté fussent portées sur celui-ci, il pourrait avoir une surprise désagréable. « Les Marchands ou ceux qui font assurances desirent risquer, et repartir leur bien en plusieurs Navires, evitant soigneusement d'hazarder tout en un... De façon que si ce qu'ils ont assuré en un vaisseau, estoit à leur desceu remis et chargé en un autre, sur lequel ils auroient aussi auparavant la remise assuré quelques autres sommes, ils seroient surprins et frustrez en leur dessein » ⁽¹⁸³⁾. Dans ce cas l'assurance est nulle. Si le navire est arrêté, au contraire, en cours de route, le chargeur fera « recherche de sa marchandise » ⁽¹⁸⁴⁾ et l'assureur « subira le dommage de la *non-vente*, et restituera le prix à l'estima-

(181) Guidon, chap. 9, art. 6.

(182) Guidon, chap. 7, art. 6. Ordonnance de 1681, titre des assurances, art. 26, met l'arrêt du Prince à la charge des assureurs. *Idem*, Code de commerce, art. 350. Ce délaissement est admis par le Code de commerce, art. 369, 370.

(183) Cleirac, note sur l'art. 3, chap. 9 du Guidon.

(184) Guidon, chap. 7, art. 6.

tion, ou à la raison de ce qu'il n'a tout couru la risque au dernier reste » ⁽¹⁸⁵⁾. Si l'arrêt du navire provient d'une faute du capitaine ou de l'assuré, l'assureur ne doit aucune indemnité ⁽¹⁸⁶⁾; s'il est occasionné par ce fait que le navire transporte des marchandises de contrebande, le maître en répond à condition qu'il soit solvable, en cas d'insolvabilité il est à la charge des assureurs ⁽¹⁸⁷⁾; ceux-ci en sont garants s'ils avaient connu l'existence de ces marchandises de contrebande, « assurance se peut faire sur marchandises défendues; auquel cas la licence doit estre notifiée à l'assureur, et spécifiée en la police, autrement l'assurance sera nulle » ⁽¹⁸⁸⁾.

En cas d'innavigabilité du navire, l'Assurance d'Amsterdam permettait à l'assuré de le délaisser à condition que cette innavigabilité eut pour cause une fortune de mer, « cas fortuit », dit notre article ⁽¹⁸⁹⁾.

« L'assureur est tenu d'indemniser son Marchand des fraix, mises, avaries, et empirances, qui surviennent à la marchandise depuis qu'elle a esté chargée, dont le tout est compris en ce mot *avarie* » ⁽¹⁹⁰⁾. Les assureurs ne sont tenus des ayaries que si elles excèdent trois à cinq pour cent ⁽¹⁹¹⁾; c'était la limite établie en général dans les polices

(185) Guidon, chap. 9, art. 13. Ordonnance de 1681, titre des assurances, art. 49. Code de commerce, art. 369.

(186) Guidon, chap. 9, art. 8, vise le cas de « droiet non payé, acquis, mal dressés ».

(187) Guidon, chap. 9, art. 8. Ordonnance de 1681, titre des assurances, art. 49.

(188) Guidon, chap. 2, art. 2.

(189) Assurances d'Amsterdam, art. 25. L'ordonnance de 1681, n'avait pas fait de l'innavigabilité du navire un cas particulier de délaissement, mais la déclaration du 17 août 1779 avait réparé cette omission. Code de commerce, art. 369.

(190) Guidon, chap. 5, art. 1.

(191) Guidon, chap. 5, art. 8 *in fine*.

d'assurance qui ne s'en tenaient pas au 1 0/0 de l'assurance d'Amsterdam ⁽¹⁹²⁾. Les pilotages, touages, lamana-ges, suages et autres droits, ne sont pas à la charge des assureurs ⁽¹⁹³⁾.

TEMPS ET LIEU DES RISQUES. — Il n'est pas suffisant que le sinistre se produise en mer. Il faut encore que ce soit pendant le temps et dans le lieu des risques. L'assurance « n'a point de temps limité pour le transport des marchandises », ainsi s'exprime le Guidon ⁽¹⁹⁴⁾. La question s'était posée à cette époque de savoir si ce genre d'assurance n'était pas usuraire, l'ordonnance devait la permettre d'une façon formelle ⁽¹⁹⁵⁾; elle n'était guère usitée que pour les armements en course et en pêche.

D'après la formule de Rouen, les risques commencent à courir du jour et heure où les marchandises sont embarquées; il suffit du reste qu'elles soient placées sur les barques ou « heus » ⁽¹⁹⁶⁾ qui doivent les amener jusqu'au navire. Lorsque l'assurance n'est pas contractée pour un temps limité, l'assureur court les risques des marchandises jusqu'à ce qu'elles soient en magasin et « mise en possession de celui qui les doit recevoir » ⁽¹⁹⁷⁾.

D'après l'assurance d'Amsterdam les risques commencent à courir « du jour et heure que les marchandises seront portées à la Cale ou sur le Quay, pour embarquer dans le navire

(192) Assurances d'Amsterdam, art. 26.

(193) Guidon, chap. 5, art. 12, 13, 15, 16, 17, 18. *Idem*, Ordonnance de 1681, titre des assurances, art. 30, et Code de commerce, art. 354.

(194) Guidon, Chap. I, art. 5.

(195) Ordonnance de 1681, titre des assurances, art. 7 et 34.

(196) Formule de Rouen, *Us et Coutumes de la mer*, p. 368.

(197) Guidon, chap. 5, art. 7 et chap. 9, art. 17. L'ordonnance de 1681, titre des assurances, art. 5, n'exigeait pas la remise des marchandises à l'assuré ou dans ses magasins. *Idem*, Code de commerce, art. 328-2°.

ou navires qui doivent icelles prendre ou recevoir, voire dès que lesdites marchandises sont chargées dans les gabarres, bateaux et chaloupes pour les porter à bord du navire » et cessent dès que les marchandises sont « arrivées à bon port, et descenduës à terre en bon sauvement » ⁽¹⁹⁸⁾. C'est encore la même règle qui est posée par l'assurance d'Anvers : les risques courent du moment où la marchandise est embarquée jusqu'au moment de l'arrivée du navire à destination et quand il sera resté « vingt-quatre heures à l'ancre ou sauveté » ⁽¹⁹⁹⁾.

En ce qui concerne le navire, les assureurs répondent des risques « du jour et heure que le navire fera voile ⁽²⁰⁰⁾ jusqu'à ce qu'il soit « arrivé à son reste, ancré et posé vingt-quatre heures à son havre ».

Nous venons de voir quel est le temps des risques pour les marchandises et pour les navires. Il faut étudier maintenant le lieu des risques, c'est-à-dire le voyage assuré. La police doit contenir le nom du port de départ, de celui d'arrivée, « le havre d'où il part, les Routes et Escales qu'il doit faire : le Port où il va faire sa descharge » ⁽²⁰¹⁾; ce sont là les deux termes du voyage. Celui-ci est distingué d'avec la route à suivre; le capitaine ne doit pas s'écarter de la route habituelle et dans le cas où il y serait contraint il est obligé de « se purger moyennant serment ». Ce serment sera corroboré par ceux de deux ou trois matelots et a pour but d'affirmer que c'est la nécessité qui l'a obligé à entrer dans un autre port ⁽²⁰²⁾. Dans les polices d'assurance on donnait le droit au capitaine, par une clause spéciale, de faire escale

(198) Assurances d'Amsterdam, art. 4.

(199) Assurances d'Anvers, art. 13.

(200) Guidon, chap. 13, art. 5.

(201) Guidon, chap. 2, art. 1.

(202) Ordonnance de Wisby, art. 33. Ordonnance de 1681, titre des rap-ports, art. 6. Code de commerce, art. 242, 244, 245.

ou échelle; le premier terme était employé sur l'Océan, le second sur la Méditerranée. Cleirac définit ainsi le mot escale, « sont les ports où abordemens que le Navire fait par occasion pendant le voyage, soit pour le rafraichissement, ou pour se pourvoir des choses necessaires, ou bien pour descharger partie de la marchandise, ou pour en recevoir : Aux navires qui partent de Boardeaux, Bayone, Saint-Jean de Luz ou Ciboure, pour les Terres Neufves et Nouvelle France, les Escales sont en Oléron, Broüage, ou la Rochele, pour y prendre du sel et souvent du biscuit : toutesfois la cherté du sel en France leur fait en temps de paix prendre la route de Portugal » ⁽²⁰³⁾.

§ 5. — *Assurance faite après la perte ou l'heureuse arrivée
de la chose.*

La législation de cette époque n'était pas uniforme. L'assurance d'Anvers ⁽²⁰⁴⁾ ne permet pas de souscrire une police après la mise en risque, au contraire le règlement d'Amsterdam ⁽²⁰⁵⁾ permet d'assurer les choses qui n'existent plus et le Guidon ⁽²⁰⁶⁾ intitule un de ces chapitres : « Du moyen d'asseurer ce qui est perdu. » Il constate que cette pratique provoque l'étonnement des personnes peu au courant des assurances, mais « cela a esté mis et introduit en usage, pour bon respect de toutes Nations approuvé, au moyen, que lors du contract de Police fait et signé, la perte et periclitation ne se peut scavoir : Ce qui se presumera par le laps du temps intervenu depuis la perte jusques à l'heure de la

(203) Cleirac, note sur l'art. 1, chap. 2 du Guidon.

(204) Assurances d'Anvers, art. 4.

(205) Assurances d'Amsterdam, art. 20.

(206) Guidon, chap. 4.

signature » ⁽²⁰⁷⁾. L'ignorance de la perte suffit à valider l'assurance, l'assureur et l'assuré sont présumés de bonne foi et ne pas connaître le sinistre ou l'heureuse arrivée. Comment établira-t-on qu'ils connaissaient ces événements ? De deux manières différentes, soit par la connaissance positive, soit en vertu d'une présomption de la loi. Pour déterminer la connaissance positive, l'assurance d'Amsterdam ⁽²⁰⁸⁾ se contente « que cela ne soit venu à la notice de la personne qui se fait assurer » ; « l'asseurur fit *apparoir* qu'avant la passation de la lettre de polisse, l'asseuré fut déjà *adverti* de la perte » ⁽²⁰⁹⁾. Ces textes ne donnent donc aucune règle pour déterminer cette connaissance, les deux parties sont, en principe, présumées de bonne foi jusqu'à preuve contraire, ainsi que l'indique Cleirac. « *Ignorantia præsumitur, at scientia probari debet* » ⁽²¹⁰⁾. La présomption établie par la loi est fondée sur la distance qui se calcule différemment suivant les textes ; mais la computation du Guidon ⁽²¹¹⁾ et de l'Assurance d'Amsterdam ⁽²¹²⁾ était la même : une lieue et demie par heure.

Cette lieue et demie par heure se compte depuis l'endroit où le sinistre est arrivé et à partir de midi, non du moment de la perte, car « il seroit difficile de particulariser à quelle heure du jour la perte auroit esté faite » ⁽²¹³⁾. Cette présomption légale dispense celui au profit de qui elle existe de faire aucune autre preuve et la preuve contraire n'est pas

(207) Guidon, chap. 4, art. 1.

(208) Assurances d'Amsterdam, art. 20. Ordonnance de 1681, titre des assurances, art. 38. Code de commerce, art. 367.

(209) Assurances d'Amsterdam, art. 21.

(210) Cleirac, note sur l'art. 21 des Assurances d'Amsterdam.

(211) Guidon, chap. 4.

(212) Assurances d'Amsterdam, art. 21. Sur ces deux derniers textes a été copié l'art. 39, titre des assurances de l'ordonnance de 1681.

•(213) Guidon, chap. 4, art. 1.

admise, « ne doit-on pour ce regard faire autre enquête ny preuve » ⁽²¹⁴⁾; « la perte et periclitation ne se peut scavoir : Ce qui se presumera par le laps de temps intervenu depuis la perte jusques à l'heure de la signature » ⁽²¹⁵⁾. Mais si l'assurance a été faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, la présomption légale cesse, « car ces mots y estant elle doit avoir cours et valeur » ⁽²¹⁶⁾. Dans ce cas, celui qui prétend que le sinistre ou l'heureuse arrivée était connu en doit faire la preuve, mais cette preuve à fournir ne peut être fondée sur la distance. On peut obliger la personne assurée à affirmer sous serment qu'elle ignorait la perte au moment de la signature ⁽²¹⁷⁾. Ces textes ne disent pas la peine prononcée en cas de fraude; le Consulat, d'après Cleirac, infligeait une amende de 100 livres à celui qui « sciamment fait assureur marchandises ou navires perdus » ⁽²¹⁸⁾. Qu'advient-il lorsque l'assurance est rompue pour une clause quelconque ? C'est à cette question que répond la théorie du ressortiment.

§ 6. — *Ressortiment ou ristourne.*

Par ces mots on désigne la dissolution du contrat d'assurance quelle qu'en soit la cause. Le Guidon se sert du mot ressortiment ⁽²¹⁹⁾. Cleirac parlant des assaureurs, dit « lesquels ressortent, c'est-à-dire se tirent par ce moyen du peril d'assurance » ⁽²²⁰⁾. Le mot restor est usité ⁽²²¹⁾ avec le sens

(214) Assurances d'Amsterdam, art. 21.

(215) Guidon, chap. 4, art. 1.

(216) Assurances d'Amsterdam, art. 21.

(217) Assurances d'Amsterdam, art. 21. *Idem*, Ordonnance 1684, titre des assurances, art. 40.

(218) Cleirac, note sur l'art. 1, chap. 4 du Guidon. Voir Valin sur l'art. 41 de l'ordonnance de 1684, titre des assurances.

(219) Guidon, chap. 2, art. 16; chap. 3, art. 3.

(220) Cleirac, note sur l'art. 16, chap. 2 du Guidon.

(221) Guidon, chap. 5, art. 5 et 6.

de « ressource, et desdommagement »; il est aussi employé au sujet de celui qui prend de l'argent à la grosse pour une somme supérieure à son intérêt, « chascun des bailleurs auront restor au marc la livre » ⁽²²²⁾.

L'assuré peut rompre le contrat d'assurance puisque c'est un contrat conditionnel, et cependant le Guidon ne semble admettre qu'avec une certaine répugnance cette rupture par le propre fait de l'assuré, sauf dans le cas où les marchandises n'ont pu être chargées parce qu'elles sont arrivées trop tard ⁽²²³⁾ ou que le navire avait déjà sa charge. Les mêmes idées inspirent le règlement d'Anvers ⁽²²⁴⁾ qui vise le cas où l'assurance est contractée par un préposé de l'assureur. Le règlement d'Amsterdam ⁽²²⁵⁾, au contraire, reconnaît à l'assuré le droit de rompre l'assurance et de réclamer à l'assureur le montant de la prime, sauf le demi pour cent, lorsque les marchandises ne sont pas expédiées. En ce qui concerne l'assurance sur corps, si le voyage est rompu avant le départ, l'assureur n'a droit à rien lorsque la rupture est forcée; si elle est volontaire, il aura le demi pour cent ⁽²²⁶⁾. Dans le cas de changement de voyage après que le navire a fait voile si le trajet est allongé, l'assureur encourt les risques, « si non à la hauteur et veüe du lieu du *reste*, contenu en la police » ⁽²²⁷⁾; s'il est raccourci, le règlement se fait ainsi, « à scavoir si c'est par deça la moitié du voyage, il fera tare de la moitié du prix de l'asseurance;

(222) Guidon, chap. 19, art. 8. Le mot de ressortiment a été adopté par l'ordonnance de 1681, titre des assurances, art. 24.

(223) Guidon, chap. 9, art. 16.

(224) Assurances d'Anvers, art. 16.

(225) Assurances d'Amsterdam, art. 22. Ordonnance 1681, titre des assurances, art. 37, et Code de commerce, art. 349.

(226) Guidon, chap. 9, art. 12.

(227) Guidon, chap. 9, art. 12; règle reprise par l'ordonnance de 1681, titre des assurances et Code de commerce, 364.

si c'est par delà, il ne rabattra rien ». Cleirac dit que les Italiens, les Portugais, les Castillans déclarent l'assureur déchargé de tous risques du moment où le voyage est changé, à moins que le changement ne soit forcé; s'il est volontaire la responsabilité de l'assureur cesse ⁽²²⁸⁾.

Dans ces différents cas il y a lieu au ristourne, mais il interviendra aussi lorsque les objets ont été assurés pour une somme supérieure à leur valeur. Il faut distinguer si l'assurance est faite ou non sans fraude. Lorsque l'assuré contracte par une ou plusieurs polices une assurance pour une somme supérieure à la valeur des effets assurés, le contrat est nul. L'assuré doit le demi pour cent aux assureurs et les objets sont confisqués ⁽²²⁹⁾. Si l'assurance a été faite sans fraude, elle vaut jusqu'à concurrence de la valeur des effets assurés; le ressortiment du trop assuré se fait non pas au « marc la livre mais selon la posteriorité des dates » ⁽²³⁰⁾. L'assuré peut volontairement « faire ressortir et tirer hors du péril les derniers assureurs : Si au lieu de charger pour deux mille escus de marchandise, il n'en charge que pour douze ou pour quinze cens » ⁽²³¹⁾. L'assuré peut répéter « le surplus du prix de l'assurance en donnant toutesfois à l'assureur demy pour cent » ⁽²³²⁾. L'assurance d'Anvers impose aussi à l'assureur l'obligation de remettre le trop perçu déduction faite du demi pour cent ⁽²³³⁾. Dans le cas d'une assurance contractée par plusieurs polices de dates diffé-

(228) *Idem*, au Guidon; Assurances d'Amsterdam, art. 7; Assurances d'Anvers, art. 7; ordonnance de 1681, titre des assurances, art. 27. Code de commerce, art. 331.

(229) Assurances d'Anvers, art. 14.

(230) Guidon, chap. 2, art. 16.

(231) Guidon, chap. 2, art. 18.

(232) Assurance d'Amsterdam, art. 22.

(233) Assurances d'Anvers, art. 16.

rentes, les plus anciennes subsisteront jusqu'à concurrence de la valeur des effets assurés et les autres assureurs n'ont droit qu'au demi pour cent; si la première suffit à couvrir les risques, elle subsiste seule ⁽²³⁴⁾. « S'il y a plusieurs polices d'assurance faites sur une mesme cargaison... celle qui est antérieure en datte preferera les autres. S'il y a ressortiment, les derniers assureurs soit en perte ou en gain retirent leur seing, en leur payant demi pour cent » ⁽²³⁵⁾.

Ce demi pour cent est accordé aux assureurs pour « la peine d'avoir signé et couché la partie sur leurs livres ». Il ne faut peut-être pas prendre à la lettre cette expression; on doit considérer ce demi pour cent comme une indemnité à laquelle l'assureur a droit par suite de l'inexécution du contrat.

Lorsque le sinistre se produit, l'assuré est tenu de certaines obligations.

§ 7. — *Devoirs de l'assuré à l'arrivée du sinistre.*

L'assuré doit avertir ses assureurs et fournir « d'attestation valable de la perte ou prinse contenant l'heure et le lieu qu'elle est advenuë, si faire ce peut » ⁽²³⁶⁾. L'assurance d'Anvers dit également que l'assuré doit « vérifier par certificat, attestation ou tesmoins de bonne foy ladite perte » ⁽²³⁷⁾. L'obligation de faire cette attestation est constatée par Cleirac ⁽²³⁸⁾, elle est contenue dans les procès-verbaux des offi-

(234) Guidon, chap. 2, art. 16 et 18.

(235) Guidon, chap. 3, art. 3. Dans le même sens : Assurances d'Anvers, art. 15; Assurances d'Amsterdam, art. 22 et 23; Ordonnance de 1681, titre des assurances, art. 23, 24, 25 et Code de commerce, art. 357, 58, 59, 60.

(236) Guidon, chap. 3, art. 2.

(237) Règlement d'Anvers, art. 18.

(238) Cleirac, note sur l'art. 15 de la juridiction de la marine.

ciers de l'amirauté devant lesquels le maître doit déclarer le naufrage. Un chapitre du Guidon ⁽²³⁹⁾ est consacré à ces attestations; après avoir affirmé que trop souvent les maîtres de navires « rejettent tous les accidens sur la tourmente et cas fortuit » et que les chargeurs « qui ont les Maîtres de Navire a leur devotion », les font dresser à leur fantaisie conclue que désormais on ne devra pas avoir une confiance absolue dans les rapports. Aussi pourra-t-on recourir à d'autres moyens s'il est possible; Cleirac constate, dans son commentaire, qu'une grande liberté est laissée au juge en cette matière qui peut, s'il soupçonne les témoins de quelque complaisance, ne pas tenir compte de leurs dépositions « mais avoir esgard aux autres argumens et vray-semblances » ⁽²⁴⁰⁾. Lorsque la perte est survenue en pleine mer, il est totalement impossible d'en rapporter la preuve, aussi se contentent-on du défaut de nouvelles pendant un certain temps; ce défaut de nouvelles est une présomption de la perte. Le laps de temps étant d'un an, augmenté de six mois pour les voyages lointains, aux Indes et au Pérou par exemple ⁽²⁴¹⁾. L'assurance d'Amsterdam accordait un an pour les navires à destination d'un port de l'Europe ou de Barbarie; deux ans pour les voyages au long-cours ⁽²⁴²⁾. Ce délai d'un an se justifie, selon Cleirac, par ce fait que chaque année, « les loyaux marchands doivent purger leurs livres de raison, faire et dresser les comptes et parties » ⁽²⁴³⁾. Il commence à courir du jour du départ ⁽²⁴⁴⁾ si l'on n'a reçu aucune nouvelle;

(239) Guidon, chap. 8.

(240) Guidon, chap. 8.

(241) Guidon, chap. 7, art. 12.

(242) Assurances d'Amsterdam, art. 5.

(243) Cleirac, note sur l'art. 12, chap. 7 du Guidon.

(244) Guidon, chap. 7, art. 12. Dans le même sens, Assurances d'Anvers, art. 5.

ce que sont ces nouvelles, rien dans les textes ne le dit, « l'on n'en entend vent ni nouvelle » ⁽²⁴⁵⁾. L'assurance d'Anvers exigeait que l'assuré fit « apparoir par acte authentique ou judiciaire que le navire estoit encor en estat lors du jour de l'assurance » ⁽²⁴⁶⁾, mais cette exigence venait de ce qu'elle n'admettait pas la possibilité d'assurer les effets déjà en risque, aussi le Guidon ⁽²⁴⁷⁾ et l'Assurance d'Amsterdam ⁽²⁴⁸⁾ qui l'autorisaient, faisaient-ils courir le délai du départ du navire ou des dernières nouvelles comme il était dit et non du jour de la signature de l'assurance. Pour être payé, en dehors des délais de un ou de deux ans déjà indiqués, l'assuré doit attendre encore trois mois après la signification du délaissement. On va indiquer de quelle manière doit être fait le délaissement, dans quels cas il peut intervenir, quels en sont les effets.

§ 8. — *Le délaissement.*

C'est l'acte que « fait l'assuré à ses assureurs, portant denonciation, ou notification de la perte du navire ou marchandises et délaissement d'icelles, et sommation de payer les sommes assurées dans deux mois prochains ou autre delay prins et limité par la police » ⁽²⁴⁹⁾.

Cette action en délaissement est extraordinaire et, comme le remarque le Guidon, on ne peut en user que comme « d'extreme remede » ⁽²⁵⁰⁾; l'objet de l'assurance est, en effet, d'obtenir une « indemnité de pertes et dommages soufferts »,

(245) Assurances d'Amsterdam, art. 5.

(246) Assurances d'Anvers, art. 5.

(247) Guidon, chap. 4.

(248) Assurances d'Amsterdam, art. 20.

(249) Définition de Cleirac sur l'art. 1^{er}, chap. 3 du Guidon.

(250) Guidon, chap. 7, art. 1.

mais pour avoir cette indemnité, il n'est pas nécessaire que l'assuré « abdique le domaine de la chose ». C'est à l'assuré qu'il appartient de choisir le délaissement s'il le juge à propos ⁽²⁵¹⁾.

Le délaissement peut intervenir « lors, et quand il advient naufrage du tout ou de partie, ou bien avarie qui excède ou endommage la moitié de la marchandise, quand il y a prise d'amis ou d'ennemis; arrest de Prince, ou autre tel destourbier en la navigation, ou telle empirance en la marchandise; qu'il y ait moyen l'avoir fait naviger à son dernier reste, ou qu'elle ne valut le fret ou peu de chose davantage » ⁽²⁵²⁾. Par l'expression « destourbier en la navigation », le Guidon donne une grande liberté d'appréciation; l'assuré pourra faire son délaissement lorsqu'il n'a pas espoir de recouvrer la chose ⁽²⁵³⁾.

Dès qu'il a connaissance de la perte, l'assuré doit en donner avis à ses assureurs et s'il y a quelque chance de rentrer en possession des objets au lieu de délaisser, il peut se contenter d'une protestation de faire son délaissement, qui lui permettra de se décider en connaissance de cause et lui évitera un délaissement hâtif, cela ne « lui portera de préjudice que par apres il ne fasse son delais » ⁽²⁵⁴⁾. Cette protestation n'est pas obligatoire, l'assuré peut délaisser immé-

(251) Guidon, chap. 7, art. 1.

(252) Guidon, chap. 7, art. 1; Ordonnance de 1681, dans l'art. 46, titre des assurances, indique six cas de délaissement : « Prise, naufrage, bris, échouement, arrêt du Prince ou perte entière des effets assurés. » Les cas, au nombre de sept, sont visés par le Code de commerce, art. 369, n'offrent plus, à l'heure actuelle, aucune utilité, car ceux-ci sont énumérés par les polices d'assurance. (Nos 12, 13, 14, 15, police sur corps, et art. 12, police sur faculté).

(253) Guidon, chap. 7, art. 2.

(254) Guidon, chap. 7, art. 4. L'article 42, titre des assurances, de l'Ordonnance de 1681, lui donne aussi cette faculté de protester.

diatement et cela par ministère d'un « Greffier, Notaire, ou Sergent Royal, à ses assureurs, avec déclaration qu'il espere estre payé des sommes que chacun aura assuré du dit jour en deux mois » ⁽²⁵⁵⁾.

En faisant son délaissement il devra faire connaître toutes les assurances qu'il avait contractées et « prestera le serment qu'il n'aura fait faire aucune autre assurance soit en cette ville au ailleurs » ⁽²⁵⁶⁾. Il fera savoir à ses assureurs tout ce qu'il pourra apprendre au sujet du navire, « désastre, ou fortune, arrest, ou dommages advenus » ⁽²⁵⁷⁾ et leur signifier après avoir fait la notification du délaissement une attestation valable de la perte ou de la prise contenant « l'heure et le lieu qu'elle est venuë, si faire se peut ». Le connaissance ou la charte-partie « deuëment verifié » et enfin « la facture ou cargaison, juré et certifié veritable, si tant est que par la police la marchandise n'ait pas esté estimée » ⁽²⁵⁸⁾.

Par le délaissement, l'assuré subroge ses assureurs dans ses droits et actions ⁽²⁵⁹⁾. Cleirac affirme que le « delais induit, non seulement un abandonnement et renonciation du droict que le delaissant a en la chose quittée; mais en outre une cession et transport de droict sans garantie à l'assureur, qui est praesupposé n'en avoir jamais eu auparavant : ce qui en droict est nommé, *Cessio in jure*; au Palais, de-

(255) Guidon, chap. 3, art. 1; chap. 7, art. 2; *idem*, Ordonnance de 1681, titre des assurances, art. 43.

(256) Guidon, chap. 3, art. 2.

(257) Assurances d'Amsterdam, art. 28.

(258) Guidon, chap. 3, art. 2; Ordonnance de 1681, titre des assurances, art. 57.

(259) Guidon, chap. 7, art. 1; chap. 7, art. 3, et note de Cleirac sur cet article, qui résoud, par l'affirmative, la question de savoir si l'acte de délaissement est suffisant pour permettre aux assureurs d'entrer en possession des objets abimés ou s'il faut, de plus, « un mandement spécial ou procuration ».

guerpiſſement : l'Assuré transporte, *Jus quod habet in re*. Toutesfois, pour la perfection d'une telle cession, cet article desire une procuration, laquelle de droict n'est pas fort necessaire, et d'ordinaire telle procuration est incérée en la polisse en faveur du marchâd assuré et de ses cômis ». L'assuré subroge l'assureur en son lieu et place d'après l'Assurance d'Amsterdam ⁽²⁶⁰⁾. Le délaissement n'est pas conditionnel, aussi, si le navire revient après qu'il aura eu lieu, l'assuré ne peut rien réclamer sauf pour la partie des biens qui n'aurait pas été assurée ⁽²⁶¹⁾. Lorsque les frais faits pour sauver la chose, excèdent sa valeur, les assureurs doivent-ils les payer ? La police de Rouen répond affirmativement « en cas que fortune adviene, de metre, ou faire metre la main pour la recuperation desdites marchandises, tant en nostre profit qu'en nostre dommage, les pourrez vendre et distribuer si besoin est, sans nous demander permission ny congé : et payerons tous fraix advancez et despencez qui se fairont, desquelles avances et despens serez creu à votre simple serment, ou de celuy, ou ceux qui les auront faits et payez, sans estre tenus à faire autre preuve ny certification » ⁽²⁶²⁾.

Alors que de nos jours le délaissement ne saurait être partiel ⁽²⁶³⁾, le Guidon ⁽²⁶⁴⁾ distinguait suivant que l'assurance portait sur des choses de même nature ou de genres différents. Dans le premier cas, l'assuré doit délaisser le tout

(260) Assurances d'Amsterdam, art. 8.

(261) Guidon, chap. 12, art. 12; Ordonnance de 1681, titre des assurances, art. 60, est conforme. Art. 385 du Code de commerce (mais avec ce texte, la propriété n'est transmise que si le délaissement est accepté ou jugé).

(262) Formulaire de la police d'assurance de Rouen, *Us et Coutumes de la Mer*, p. 370.

(263) Code de commerce, art. 372, tiré de l'art. 47, titre des assurances de l'Ordonnance de 1681.

(264) Guidon, chap. 7, art. 7, 8, 9.

sans pouvoir « faire délais de ce qui est gasté et réserver ce qui est sain ». Dans le second cas, au contraire, l'assuré peut délaisser la marchandise avariée au delà de la moitié et retenir le reste. Le délaissement n'est fait aux assureurs que jusqu'à une valeur égale aux sommes par eux assurées, c'est-à-dire que l'on permet à l'assuré de venir, sur la partie de la chose qui reste, en concours avec ses assureurs, s'il n'avait pas assuré la totalité⁽²⁶⁵⁾. Les assureurs deviennent propriétaires des choses sauvées au « marc la livre de leur intérêt ».

Le montant de la perte doit être payé deux mois après la notification du sinistre⁽²⁶⁶⁾. Ce délai était de trois mois d'après l'Assurance d'Amsterdam⁽²⁶⁷⁾ et commençait à courir à dater de la signification du délaissement. Le paiement doit être fait au porteur de la police « à vous ledit Jaques Coquar, pour et au nom de Jean Colomb, ou à qui pour vous sera »⁽²⁶⁸⁾. C'est donc un titre négociable. En cas de procès, les assureurs sont contraints de payer par provision les sommes assurées à la « caution juratoire du marchand chargeur, s'il est notoirement suffisant : S'il est Estranger, fournira de caution valable, par ce que si le marchand succombe en fin de cause par sa temeraire poursuite, il sera condamné aux interest du jour du payment »⁽²⁶⁹⁾. Ces intérêts étaient fixés d'après l'Assurance d'Amsterdam au denier douze⁽²⁷⁰⁾.

(265) Guidon, chap. 7, art. 12; Ordonnance de 1681, titre des assurances, art. 47, 60, et Code de commerce, art. 383.

(266) *Us et Coutumes de la Mer*, p. . . . Police d'assurance de Rouen. Dans le même sens, Assurances d'Anvers, art. 18.

(267) Assurances d'Amsterdam, art. 5 et 25. Ce délai de trois mois a été adopté par l'ordonnance de 1681, titre des assurances, art. 44, et Code de commerce, art. 382.

(268) Police de Rouen, *Us et Coutumes de la Mer*, p. 369.

(269) Guidon, chap. 3, art. 2.

(270) Assurances d'Amsterdam, art. 33. Ordonnance de 1681, titre des assurances, art. 61.

§ 9. — *De la prescription, en matière d'assurance.*

En matière d'avarie l'assuré doit avertir ses assureurs dans un délai qui varie suivant les distances : quinze jours, six semaines, deux mois, trois mois, six mois, un an. Car « il n'est juste ny raisonnable de faire languir par negligence, ou tenir en suspens longuement l'asseurur, lequel doit estre adverty à temps, et au plustost des avaries, ou periclitation, et perte du Navire et marchandises, aux fins qu'il ait l'opportunité de s'informer, et faire les diligences de sa part » ⁽²⁷¹⁾. Lorsque la perte est certaine, on a vu précédemment que le Guidon accordait deux mois pour signifier le délai ⁽²⁷²⁾; et s'il y a espoir de recouvrer la chose, aucune limitation n'est apportée, il suffit que l'assuré « s'arrête à protestation sans que cela lui porte prejudice pour faire par apres son delais » ⁽²⁷³⁾. Le laps de temps est d'une année pour la prescription des « avaries, ressortimens, repetition de ce qui est trop assuré, et autres repartitions touchant le fait des assurances » ⁽²⁷⁴⁾. L'assurance d'Anvers donne quatre ans « apres la datte de la polisse » pour réclamer en vertu des « lettres ou polisses d'asseurâce » ⁽²⁷⁵⁾. L'assurance d'Amsterdam accorde un an et demi ou trois ans suivant le lieu du sinistre pour répéter « tous dommages et interests encourus par les navires et marchandises que l'on appelle *avarie grosse* » ⁽²⁷⁶⁾ et ce sont ces mêmes délais qu'a l'assuré pour intenter l'action en délaissement contre ses assureurs préa-

(271) Guidon, chap. 5, art. 37, et note de Cleirac sur cet article.

(272) Guidon, chap. 7, art. 2.

(273) Guidon, chap. 7, art. 4.

(274) Guidon, chap. 7, art. 12.

(275) Assurances d'Anvers, art. 17.

(276) Assurances d'Amsterdam, art. 12.

lablement avertis de la perte ⁽²⁷⁷⁾; l'action d'avarie doit l'être dans l'année ⁽²⁷⁸⁾. En cas d'arrêt du Prince, le délai ne peut intervenir que six mois après, car cet arrêt n'emporte pas perte de la chose. Ceci ne s'entend, il est vrai, que de l'arrêt en temps de paix, en temps de guerre il ne faudrait pas attendre six mois ⁽²⁷⁹⁾; durant ce laps de temps on espère obtenir la mainlevée de l'arrêt. Si un procès s'élève sur la légitimité de la prise, la prescription est-elle suspendue ? Si l'assuré est « certorié par bon avis de la perte ou naufrage, sans espoir de recouvrance, il ne doit consulter s'il fera son délais ou non, mais le doit signifier » ⁽²⁸⁰⁾; par suite, s'il y a des chances de rentrer en possession de la chose, on lui accorde le temps de réfléchir et la prescription est suspendue.

La connaissance des matières relatives aux assurances est accordée aux prieurs et consuls d'après le Guidon. Cleirac constate que ces questions sont de la compétence des officiers de l'amirauté en vertu des ordonnances de 1582, sauf à Rouen où les prieurs et consuls ont conservé leurs anciens privilèges. Ce nom de prier et consul leur est donné « aux Parlemens de Tholose et de Rouën et nullement Juges et Consuls; quoy que par l'Edict la qualité de Juge leur soit attribuée » ⁽²⁸¹⁾.

(277) Assurances d'Amsterdam, art. 13.

(278) Assurances d'Amsterdam, art. 16. Ordonnance de 1681, titre des assurances, art. 48. Code de commerce, art. 373.

(279) Guidon, chap. 7, art. 6; chap. 9, art. 7 et 14. Même règle dans l'Assurance d'Amsterdam, art. 8. *Idem*, Ordonnance de 1681, titre des assurances, art. 49. Code de commerce, art. 387, 388.

(280) Guidon, chap. 7, art. 2 et 4.

(281) Guidon, chap. 3, art. 2, et note de Cleirac. Ce privilège avait été conservé aux prieurs et aux consuls de Rouen par un édit du 17 avril 1584 (Cleirac). L'Ordonnance de 1681 donne compétence aux officiers d'amirauté

§ 10. — *Greffier des polices d'assurance*

Nous avons vu que l'on avait exclu l'écriture privée dans la rédaction des polices d'assurance et que l'édit de 1657 avait créé deux offices de Notaires-Greffiers dans chaque siège d'amirauté du Royaume. Le Greffier devait être une personne de bonne réputation et entendu au commerce, surtout au commerce maritime. On exigeait de lui la vigilance et la tenue exacte de ses registres dans lesquels il devait consigner les polices d'assurance ⁽²⁸²⁾. Le Guidon explique avec minutie qu'il doit avoir un « *Comptoir ou Bureau des Assurances* » où il est tenu « de faire résidence, ou un Clerc entendu pour luy, depuis le matin jusques au soir » pour que les intéressés ne « soient travaillez à le chercher ça et là » ⁽²⁸³⁾; tous les ans il devait s'engager par serment à observer non seulement les règlements mais tous les devoirs de sa charge ⁽²⁸⁴⁾. Il lui était interdit de signer des assurances le concernant directement ou indirectement, et de recevoir « des dons, estraines, ou provisions de quelque personne que ce soit » sous peine d'être destitué et puni d'amende arbitraire.

Il doit « fidelement porter les polices qui lui seront comises » et les répartir entre les « Marchands originaires de cette ville », de façon à « ce que chacun, grands et petits, se ressentent esgalement du profit et dommage ». Sur ce point l'assuré avait toute liberté et pouvait les faire porter par son domestique à « qui bon lui semblera » ⁽²⁸⁵⁾. Lorsqu'un commissionnaire se présentait pour contracter une as-

(282) Guidon, chap. 20, art. 1.

(283) Guidon, chap. 20, art. 2.

(284) Guidon, chap. 20, art. 3.

(285) Guidon, chap. 20, art. 4.

surance, le greffier était obligé de se faire remettre sa procuration ⁽²⁸⁶⁾. Il inscrivait sur ses registres les « notifications, déclarations et délais, et toutes autres diligences que l'on a accoustumé de faire en assurance » ⁽²⁸⁷⁾; délivrer des copies des assurances. A la demande des marchands, le greffier s'occupait de la répartition des avaries et dressait un projet de répartition après avoir pris avis des chargeurs et des principaux assureurs; s'il ne pouvait établir l'entente, l'affaire était portée devant les prieurs et consuls ⁽²⁸⁸⁾.

Dans ce cas, ses émoluments étaient fixés de gré à gré ou par les prieurs et consuls. Pour la rédaction des assurances il touchait « cinq sols pour chacun cent de livres assurées, les autres deux sols six deniers reviendront à la polisse, pour subvenir aux affaires d'icelle » ⁽²⁸⁹⁾.

Le Greffier devait avoir dans son bureau une « boîte pour les pauvres », dans laquelle l'assuré déposait « un denier pour cêt de livres assurées ». La moitié de ces sommes ainsi recueillies allaient aux pauvres de la ville, l'autre moitié aux « pauvres mariniens qui auront esté pillez sur la mer ou fait naufrage ». Il n'est pas dispensé d'avoir à sa porte un tronc dans lequel on déposait « le *denier à Dieu*, des marchez qui se font par la ville, ou les aumosnes de ceux qui voudront donner » ⁽²⁹⁰⁾. Ces sommes avaient la même destination que les précédentes.

Pour terminer, nous rappellerons que le Guidon autorise l'assurance des objets transportés par rivière, les risques couverts sont les mêmes que dans l'assurance ordinaire et

(286) Guidon, chap. 20, art. 5.

(287) Guidon, chap. 20, art. 6.

(288) Guidon, chap. 20, art. 8.

(289) Guidon, chap. 20, art. 10.

(290) Guidon, chap. 20, art. 10.

les polices dressées aussi par le greffier ⁽²⁹¹⁾. Il mentionne également l'assurance « sur ce qui se transporte par charge de Mulets, jumens, chevaux, charriots, charretes ou har-nois », mais dans ce cas l'assureur ne garantit point « la négligence, malversation, bonne ou mauvaise des muletiers et charretiers pour les abus qui en surviennent : joint que les voitures, chariots et chevaux sont responsables de leurs mesfaits » ⁽²⁹²⁾. C'est le seul texte de cette époque qui parle de ce genre d'assurance, d'une manière très succincte il est vrai.

SECTION III

LES AVARIES ET L'ABORDAGE.

Définition. — Diverses espèces d'avaries. — Les conditions de l'avarie commune et liste de ces avaries. — Les avaries simples, l'abordage. — Répartition dans le cas d'avarie simple et d'avarie commune.

Cleirac se contente de donner de brèves indications sur les avaries. Il est vrai qu'un chapitre entier du Guidon ⁽²⁹³⁾, les étudie non seulement en ce qui concerne leurs conséquences vis-à-vis des assureurs, mais les rapports de droit qu'elles font naître entre le maître et les chargeurs ou les armateurs, ou bien entre les armateurs et les chargeurs et enfin entre les chargeurs lorsqu'elles donnent lieu à la contribution.

« Avarie est toute sorte de despence; domage, tare ou em-pirance ordinaire ou extraordinaire », telle est la définition de Cleirac ⁽²⁹⁴⁾; celle du Guidon est moins claire bien qu'ayant le même sens, « l'asseureur est tenu d'indamner son marchand des fraix, mises, avaries, et empirances qui

(291) Guidon, chap. 17, art. 1.

(292) Guidon, chap. 17, art. 2.

(293) Guidon, chap. 5.

(294) Cleirac, *Us et Coutumes de la Mer*, termes de marine, p. 10.

surviennent à la marchandise depuis qu'elle a esté chargée, dont le tout est comprins en ce mot *Avarie*, qui reçoit plusieurs divisions » ⁽²⁹⁵⁾.

On distingue, en effet, deux sortes d'avaries : l'avarie grosse ou commune et l'avarie simple dont Cleirac donne les définitions ⁽²⁹⁶⁾ : « Avarie grosse concerne et vient au dommage du Navire, et de la marchandise, comme le ject quand il faut couper cordes, cables, voiles, masts, *pour la salvation du Navire et marchandise*, l'un et l'autre contribué au desdommagement, et la repartition s'en fait par desconfiture, au sol la livre par l'operation de la Regle de trois : Avarie simple concerne l'un ou l'autre seulement, comme si la marchandise empire ou pourrit, si le vin ou les liqueurs coulent, s'il l'a faut esventer, charger ou descharger, c'est au compte particulier des Marchands, si le degast est causé par le defect du Navire, en ce cas sera aussi avarie simple, pour le Navire, tout ainsi que le radoub et le calfat. » Pour qu'il y ait avarie commune il faut une délibération; le maître expose la situation au marchand : « *Seigneurs il convient couper ce mast pour sauver la Nef et les denrées, c'est chose convenable par loyauté* » ⁽²⁹⁷⁾. Chacun doit donner son avis. Le but poursuivi doit être, selon Cleirac, « la conservation de leur vie, du Navire et des marchandises restantes, pour le salut et pour éviter et garantir le peril imminent à tous » ⁽²⁹⁸⁾. L'avarie commune doit donc être le résultat

(295) Guidon, chap. 5, art. 1, et dans l'art. 3 : « Derechef aucunes avaries concernent le Navire, autres la marchandise : Bref avarie est proprement le coust extraordinaire qui survient à la Nef et marchandise après qu'elles sont expédiées. »

(296) Cleirac, *Us et Coutumes de la Mer*, termes de marine, p. 10. Guidon, chap. 5, art. 1 et 2. Ordonnance de 1681, titre des avaries, art. 2 et 3.

(297) Cleirac, note 3 sur l'art. 9 des Rôles d'Oléron.

(298) Cleirac, note 4 sur l'art. 9 des Rôles d'Oléron. Le Guidon, chap. 5,

d'un acte volontaire; aussi si les mêmes accidents surviennent mais sont dus au vent, à la tempête, à la foudre, aux pillards, c'est une avarie simple ⁽²⁹⁹⁾. Sont avaries communes, le jet des marchandises, le mât coupé pour éviter la prise par des pillards ou pour essayer de sauver le navire et les marchandises en cas de tempête ⁽³⁰⁰⁾; les dégâts causés aux marchandises par le jet ⁽³⁰¹⁾; les frais faits pour remettre le navire à flot ⁽³⁰²⁾; les sommes données pour le rachat ⁽³⁰³⁾ ou dépensées pour soigner les mariniers blessés en défendant le navire ⁽³⁰⁴⁾; les frais de la décharge pour entrer dans un havre ou dans une rivière ⁽³⁰⁵⁾. Si les marchandises ainsi déchargées dans des barques viennent à se perdre, c'est une avarie commune; si, au contraire, les marchandises se sauvaient alors que le navire viendrait à périr, il n'y aurait pas lieu de procéder à la contribution ⁽³⁰⁶⁾. Lorsque le navire n'est pas sauvé par le jet, la contribution n'intervient pas non plus.

Cleirac, dans sa définition des avaries simples, donne plusieurs exemples de celle-ci; nous ajouterons la perte d'une voile ou d'un mât par « malheur » et tous les dommages oc-

art. 1, dit également « que pour qu'il y ait avarie commune, l'acte doit avoir pour but la salvation du navire et des marchandises ».

(299) Cleirac, note 5 sur l'art. 9 des Rôles d'Oléron. Même solution dans l'art. 12 de l'ordonnance de Wisby.

(300) Guidon, chap. 5, art. 21.

(301) Guidon, chap. 5, art. 22, et Cleirac, note 12 sur l'art. 8 des Rôles d'Oléron, et note 11 sur l'art. 9 des mêmes Rôles.

(302) Cleirac, note 4 sur l'art. 4 des Rôles d'Oléron. Ordonnance de Wisby, art. 55.

(303) Cleirac, note 7 sur l'art. 9 des Rôles d'Oléron, et Guidon, chap. 6, art. 1 et 7.

(304) Ordonnance anséatique, art. 35.

(305) Ordonnance de Wisby, art. 56.

(306) Guidon, chap. 5, art. 28.

casionnés au navire par cas fortuit ⁽³⁰⁷⁾, « ce qui vient de dehors *ad extra*, comme le dommage causé par les vents, par la tempeste, ou la foudre, ou par les Pillards, c'est tout *avarie simple* qui n'entre pas en contribution » ⁽³⁰⁸⁾. Sont encore avaries simples les frais faits pour sauver les marchandises, ils incombent au propriétaire ⁽³⁰⁹⁾; l'abordage arrivé par cas fortuit. Si l'abordage se produit sans qu'on sache par la faute de qui il est arrivé, chacun supporte la moitié du dommage ⁽³¹⁰⁾; et Cleirac ajoute que l'ordonnance de Wisby et celle de l'empereur Charles-Quint sont conformes à cette décision « ont excépté toutes ensemble le dol : et considéré qu'il y peut avoir du mauvais dessein en l'un et en l'autre, et que tous deux, l'agent et le patient sont blasmables ou punissables, et leurs excuses fort obscures » ⁽³¹¹⁾. Par ce jugement on a voulu éviter le calcul de celui qui, possédant un vieux navire, le met sur le passage « afin que de jour ou de nuict ils soient endommagez par les nouveaux venus, presumant leur faire payer pour meilleur qu'il n'est » ⁽³¹²⁾.

Cleirac critique le texte de l'article en ce qui concerne la répartition du dommage arrivé aux marchandises ⁽³¹³⁾, « *le dommage parti entre les Marchands* : c'est ce qui ne convient et n'aproche pas de la disposition du droit Civil, l'autorité duquel doit prevaloir en justice aux coustumes de la mer contraires. Aussi en ce cas, il n'y a pas grande apparence de raison, à faire contribuer les Marchands au des-

(307) Ordonnance de Wisby, art. 12., Guidon, chap. 5, art. 20. Cleirac, note 5 sur l'art. 9 des Rôles d'Oléron.

(308) Cleirac, note 5 sur l'art. 9 des Rôles d'Oléron.

(309) Cleirac, note 5 sur l'art. 4 des Rôles d'Oléron.

(310) Rôles d'Oléron, art. 14. Ordonnance de Wisby, art. 26, 50, 70

(311) Cleirac, note 2 sur l'art. 14 des Rôles d'Oléron.

(312) Cleirac, note 4 sur l'art. 14 des Rôles d'Oléron.

(313) Cleirac, note 8 sur l'art. 14 des Rôles d'Oléron.

dommagement d'un tel accident à l'avanture arrivé par la coulpe des mariniers, et notoirement hors la consideration de la conservation commune »; si l'abordage est dû à la faute d'un seul, celui-ci doit réparer tout le dommage; par exemple, lorsque le maître refuse d'ôter ses ancres ou ne les signale pas par des hoirins ⁽³¹⁴⁾. A ce sujet, Cleirac montre le danger que présentent les ancres cachées et indique que dans le port de Bordeaux, d'après les Statuts, il est prohibé aux « Maîtres de navire, de mouïller, ou tenir l'ancre plus proche du bord du rivage, en imemer de quinze brasses du bord. Pareillement est inhibé de ne laisser poultries, pierres ou autres choses pesantes et de grand volume faisant empeschement, jusques à demy descendant dudit port, mais doivent estre portez plus haut, tant pour n'ofusquer le passage, que pour les autres inconveniens » ⁽³¹⁵⁾.

Quand il y a avarie commune, les pertes doivent être réparties entre tous les intéressés; le « desdommagement se prend sur le navire et marchandises ⁽³¹⁶⁾. Le Greffier des assurances ne peut dresser aucune répartition d'avarie « si elle n'excede un pour cent en frais et victuailles, et quand l'avarie advient par tormente si elle ne passe cinq pour cent ⁽³¹⁷⁾; le Guidon indique également de quelle manière le Greffier fait cette répartition ⁽³¹⁸⁾.

(314) Rôles d'Oléron, art. 15. Ordonnance de Wisby, art. 27; Ordonnance de 1681, titre des avariës, art. 11.

(315) Cleirac, notes 1, 2 et 3. sur l'art. 15 des Rôles d'Oléron. La loi du 15 juillet 1915 a modifié les art. 407 et 436 du Code de commerce relatifs à l'abordage.

(316) Guidon, chap. 5, art. 1,

(317) Guidon, chap. 20, art. 9.

(318) Guidon, chap. 20, art. 8.

SECTION IV

JET ET CONTRIBUTION.

Historique. — Formalités du jet. — Choses qui doivent être jetées. — La contribution, marchandises qui contribuent. — Estimation des marchandises jetées.

Les renseignements fournis par les Rôles d'Oléron seraient bien insuffisants pour faire connaître le jet et la contribution, mais Cleirac, par ses commentaires, a suppléé à la brièveté des textes.

Cette institution, bien connue des Romains, n'est mentionnée dans aucun recès antérieur à celui de 1614. Les Rôles d'Oléron et l'ordonnance de Wisby s'en sont occupés et la théorie admise par les Rôles en matière d'évaluation des marchandises jetées fut généralement adoptée, bien que contraire au droit romain. Le Consulat donnait aussi une théorie du jet.

« De deux maux ou dangers inevitables, qui s'opposèt ou se presentent, par l'un ou l'autre desquels il cōvient nécessairement passer, sans qu'il ait d'eschapatoire, le choix ou l'acceptation du moindre afin d'eviter le plus grand, est le conseil et la resolution de la nature mesme... De sorte que quand le navire se trouve à bon escient engagé en grand fortune de temporal, aux termes d'estre englouti, et de perdre vies et biens, le jet est le moindre danger et la loy de nécessité qui doit avoir son cours, par la faveur duquel le grand peril estant esquivé, l'équité vient apres faire sa partie, afin de soulager ou diminuer le dommage, elle commande que ce qui est sauvé ou garanti du naufrage qui est parvenu au port, contribue à l'indemnité ou desdommagement des choses jettées » ; ainsi s'exprime Cleirac dans son

commentaire ⁽³¹⁹⁾. Le jet doit être en principe précédé d'une délibération, le maître avertit les marchands de sa nécessité en ces termes : « *Seigneurs, il faut jeter une partie de ceste marchandise* » ⁽³²⁰⁾; s'ils refusent, le capitaine peut néanmoins y procéder à condition d'avoir l'assentiment du plus grand nombre, dit Cleirac ⁽³²¹⁾, du tiers de l'équipage d'après les Rôles d'Oléron. A leur arrivée dans un port, ils seront tenus de jurer « sur les *Saincts Evangiles*, que quand ils venoient à la droite route, ils ont jeté pour sauver leurs corps, et la nef, et les autres denrées qui encor y sont » ⁽³²²⁾. Cette obligation pour le maître de demander le consentement des marchands existait déjà dans le droit romain, mais il n'admettait pas que le maître put procéder au jet malgré leur refus, comme le fait Cleirac ⁽³²³⁾, qui s'appuie sur la solution de l'ordonnance de Wisby ⁽³²⁴⁾. D'après celle-ci, sur le refus des marchands d'y consentir, le maître se contente de l'avis de « deux ou trois de l'équipage, et des plus expérimentez ». S'il n'y a pas de marchand à bord, « le maître et la plus grand part demeureront d'accord de ce qu'il faudra faire ». Le jet doit être fait avec l'intention de sauver le navire et les marchandises et doit être volontaire et non provenir d'un événement extérieur, tel que la tempête ⁽³²⁵⁾. Le maître jouit du privilège de ne pas jeter le premier, le marchand, au contraire, doit donner l'exemple, d'après la coutume de la mer du Levant, « mais c'est par

(319) Cleirac, note 1 sur l'art. 8 des Rôles d'Oléron.

(320) Rôles d'Oléron, art. 8 et 9.

(321) Cleirac, note 2 sur l'art. 8 des Rôles d'Oléron.

(322) Rôles d'Oléron, art. 8.

(323) Cleirac, note 3 sur l'art. 8 des Rôles d'Oléron.

(324) Ordonnance de Wisby, art. 38, qui résume les art. 20 et 21 de la même ordonnance. Ordonnance de 1681, titre du jet, art. 1 et 18. Code de commerce, art. 440.

(325) Cleirac, notes 3, 4, 5 sur l'art. 9 des Rôles d'Oléron.

mistère, pour éviter et prévenir les procez, que le repentir postume au danger peut faire naître entre le Marchand et le Maître » ⁽³²⁶⁾.

Les choses les plus lourdes sont jetées les premières ⁽³²⁷⁾, ensuite les marchandises parmi lesquelles l'huile, s'il s'en trouve, pour apaiser la mer ⁽³²⁸⁾. L'écrivain doit mentionner sur son registre ces diverses choses. S'il n'y en a pas à bord, les mariniers, « par leur témoignage en feront attestation au premier port » ⁽³²⁹⁾. L'ordonnance de la marine de 1681 exige la mention des objets jetés sur le registre de l'écrivain et la signature de ceux qui l'ont approuvé ⁽³³⁰⁾. Le Code de commerce veut également que le capitaine, dès qu'il en aura la possibilité, rédige par écrit la délibération ⁽³³¹⁾.

Le plus souvent on ne tient aucun compte de ces formalités en raison de l'imminence du danger, le jet est alors irrégulier. Le jet, une fois fait, il convient de savoir quelles sont les marchandises qui contribuent, en principe toutes celles qui se trouvent dans le navire. Si elles ont été chargées sans être mentionnées sur le livre de l'écrivain, en cas de jet, le chargeur ne peut rien réclamer. Si elles sont sauvées, elles contribuent; lorsque la navigation est heureuse, le maître peut réclamer pour ces marchandises embarquées en cachette le fret qui lui conviendra ⁽³³²⁾. Les choses pré-

(326) Cleirac, note 6 sur l'art. 8 des Rôles d'Oléron.

(327) Guidon, chap. 5, art. 33 : « La première chose qui doit estre jettée ils seront les ustensiles de la nef, comme vieux cables, fourgons, ou foyer à faire et tenir le feu, artillerie, par après les coffres et hardes des compagnons... seront jettées les marchandises. »

(328) Cleirac, note sur l'art. 33, chap. 5 du Guidon. Ordonnance de 1681, titre du jet et de la contribution, art. 3. Code de commerce, art. 441.

(329) Cleirac, note 12 sur l'art. 8 des Rôles d'Oléron.

(330) Ordonnance de 1681, titre du jet de la contribution, art. 4 et 5.

(331) Code de commerce, art. 442, 443.

(332) Cleirac, note 22 sur l'art. 8 des Rôles d'Oléron.

cieuses doivent être indiquées, sans cela si le jet intervient, leur propriétaire n'aura, au moment de la contribution que la valeur des coffres et du contenu qui avait été mentionné ⁽³³³⁾. Le corps des personnes ne contribue pas ⁽³³⁴⁾ pas plus que les victuailles, les armes et les munitions ⁽³³⁵⁾, les hardes des matelots, leur loyer, leur tonneau franc d'avarie ⁽³³⁶⁾. Les vêtements des passagers contribuent à l'exception de ceux qu'ils « sont vestus et portent ordinairement », il en est de même des bijoux et bagues, d'après Cleirac ⁽³³⁷⁾ qui remarque que les coutumes sont différentes sur ce point. L'Ordonnance de Wisby ⁽³³⁸⁾ dit « si quelqu'un a de l'argent en son coffre, qu'il le tire et prene sur soy, et il ne payera rien ». Le Guidon déclare que « les marchands passagers, contribueront, non à cause de leurs personnes, mais des pierreries, or, argent, ou precieuses danrées qu'ils porteront sur eux » ⁽³³⁹⁾.

Le navire et le fret contribuent, mais pour combien ? Cleirac donne les solutions admises dans la Méditerranée et l'Océan; selon les premières, le maître ne contribue que pour une somme égale à la moitié de la valeur de son navire et du fret; s'il ne réclame pas celui-ci, il ne contribue pas, car il a « perdu assez quand il aura consommé sa personne et son temps et les despens qu'il aura fait ». S'il préfère contribuer, il peut réclamer le fret non seulement des marchan-

(333) Note 24 sur l'art. 8 des Rôles d'Oléron. L'argent ne devait être jeté qu'à la dernière extrémité, « comme étant une espèce de victuaille, le nerf et le maintien de la navigation et du négoce ».

(334) Cleirac, note 25 sur l'art. 8 des Rôles d'Oléron.

(335) Cleirac, note 30 sur l'art. 8 des Rôles d'Oléron.

(336) Cleirac, notes 31 et 33 sur l'art. 8 des Rôles d'Oléron.

(337) Cleirac, sur l'art. 16, chap. 5 du Guidon, et notes 26 et 27, art. 8 des Rôles d'Oléron.

(338) Ordonnance de Wisby, art. 42.

(339) Guidon, chap. 5, art. 26. Ordonnance de 1681, titre du jet, art. 11.

disés sauvées, mais des marchandises jetées ⁽³⁴⁰⁾. Les coutumes du Ponant ⁽³⁴¹⁾ donnaient le choix au maître : ou contribuer pour tout le navire ou pour tout le fret; dans l'ordonnance de Wisby la même solution se trouve, mais c'est alors le marchand qui a le choix; l'estimation du navire est faite par le maître ⁽³⁴²⁾. Ce dernier est responsable du jet et doit « l'amander entièrement » s'il surchargé le navire ⁽³⁴³⁾ à moins que ce ne soit avec l'autorisation des marchands et dans ce cas, on en revient à la contribution ⁽³⁴⁴⁾.

Le navire n'a pas droit à celle-ci s'il est endommagé, à moins que les dégâts n'aient été causés pour faciliter le jet ⁽³⁴⁵⁾; en ce qui concerne les marchandises restantes qui ont eu à en souffrir, elles entrent en contribution ⁽³⁴⁶⁾.

L'initiative de l'action pour arriver à la répartition appartient au maître du navire qui a le droit de retenir les marchandises nécessaires pour couvrir le montant de la contribution, « attendu que de droit les marchands n'ont pas d'action ou de prinse l'un contre l'autre » ⁽³⁴⁷⁾. Les marchandises jetées doivent être estimées « au fur de celles qui sont venues à sauveté » ⁽³⁴⁸⁾. Cleirac ⁽³⁴⁹⁾ confirme cette indication et déclare que l'ordonnance de Wisby donne la même solution, « les marchandises jettées sont payées au prix que le

(340) Cleirac, notes 16 et 18 sur l'art. 8 des Rôles d'Oléron.

(341) Cleirac, note 19 sur l'art. 8 des Rôles d'Oléron.

(342) Ordonnance de Wisby, art. 40.

(343) Cleirac, note 20 sur l'art. 8 des Rôles d'Oléron.

(344) Ordonnance de Wisby, art. 46.

(345) Cleirac, note 12 sur l'art. 8 des Rôles d'Oléron, et Guidon, chap. 5, art. 23. Ordonnance de 1681, titre du jet, art. 14, et Code de commerce, art. 422.

(346) Note 12 sur l'art. 8 des Rôles d'Oléron; note 11 sur l'art. 9 des mêmes Rôles. Guidon, chap. 5, art. 22.

(347) Cleirac, note 15 sur l'art. 8 des Rôles d'Oléron.

(348) Rôles d'Oléron, art. 8.

(349) Cleirac, note 13 sur l'art. 8 des Rôles d'Oléron.

Marchand vendra le reste, son fret desduit et payé » ⁽³⁵⁰⁾. Comme le remarque avec raison Cleirac, cette solution est différente de celle du droit romain, d'après laquelle elles étaient estimées à leur prix d'achat et les marchandises sauvées à leur valeur actuelle.

La règle établie par les Rôles d'Oléron devait paraître choquante, puisque le Guidon ⁽³⁵¹⁾ revient aux principes romains motivés par cet argument : « *Quia in jactu non habetur ratio lucri sed tantum damni.* » Cleirac se range à cette dernière opinion qu'il trouve « fort juste et bien raisonnable » ⁽³⁵²⁾; il la préfère également à celle du consulat ⁽³⁵³⁾; la répartition se fait au sol la livre ⁽³⁵⁴⁾.

Il a été indiqué antérieurement que l'action en paiement des avaries appartient au maître qui ne répond pas de l'insolvabilité des marchands et ceux-ci doivent « payer au Maistre leur advenans et parts sans delay » ⁽³⁵⁵⁾. Lorsque les effets jetés viennent à être recouvrés après le paiement des avaries, le marchand doit remettre les sommes reçues, déduction faite cependant du « dechet de l'empirance que les marchandises marinées auront contracté » ⁽³⁵⁶⁾.

Si les marchandises se sont perdues alors qu'elles se trouvaient sur des allèges, la répartition se fait sur le navire et tout le chargement; si les barques se sauvent et que le na-

(350) Ordonnances de Wisby, art. 20 et 39.

(351) Guidon, art. 12, chap. 2 et la note de Cleirac.

(352) Cleirac, note 13 sur l'art. 8 des Rôles d'Oléron. Ordonnance de 1681, titre du jet, art. 6, veut que les marchandises jetées et sauvées soient estimées suivant le prix courant au lieu de la décharge. Code de commerce, art. 415, dans le même sens.

(353) Cleirac, note 14 sur l'art. 8 des Rôles d'Oléron.

(354) Rôles d'Oléron, art. 9. Guidon, chap. 5, art. 21.

(355) Rôles d'Oléron, art. 9.

(356) Cleirac, note 10 sur l'art. 9 des Rôles d'Oléron. *Idem*, Ordonnance de 1681, titre du jet, art. 22. Code de commerce, art. 249.

vire périclise, les marchandises contenues dans ces allèges ne contribuent pas « car ce qui est mis és barques est au lieu du fret, lequel ne vient point en contribution si le navire n'est sauvé » ⁽³⁵⁷⁾.

SECTION V

LE PRÊT A LA GROSSE.

Histoire. — Définition. — Forme. — Change maritime. — Qui peut le contracter ? — Sur quoi porte-t-il ? — Risques. — Temps et lieu des risques. — Ristourne. — Cautions du preneur. — Les garanties du donneur. — Les privilèges et leur rang. — Cas d'extinction de ce contrat. — Son évolution depuis le Code.

Ce contrat remonte à la plus haute antiquité; il était bien connu des Romains sous le nom de *pecunia trajecticia* et aussi de *pecunia nautica*, *foenus nauticum*. Au moyen âge il fut peu usité en raison de l'insécurité des transactions et par suite du manque de confiance. Cependant les Rôles d'Oléron semblent faire allusion à ce genre de prêt, mais ils ne permettent pas d'affirmer son existence ⁽³⁵⁸⁾; il en est de même du Consulat ⁽³⁵⁹⁾. L'ordonnance de Wisby parle du prêt à la grosse sur la quille du navire ⁽³⁶⁰⁾ et le recensement anséatique de 1591 offre des données intéressantes sur ce contrat ⁽³⁶¹⁾ qu'il nomme aussi bomerie, du mot flamand bomé, qui signifie quille de vaisseau, bomerie est la quille

(357) Guidon, art. 28, chap. 3. Ordonnance de 1681, titre du jet, art. 19 et 20. Code de commerce, art. 427.

(358) Rôles d'Oléron, art. 1 et 22.

(359) Consulat, chap. 3, parle d'emprunt, mais rien ne prouve qu'il s'agissait du prêt à la grosse; de même les chap. 61 et 194 ne sont pas plus formels. Les nos de ce chapitre sont ceux adoptés par Pardessus dans sa *Collection des lois maritimes antérieures au xviii^e siècle*.

(360) Ordonnance de Wisby, art. 45.

(361) Ordonnance anséatique, art. 11.

équipée et garnie ⁽³⁶²⁾. Il faut arriver au Guidon pour trouver une théorie complète du prêt à la grosse. Parmi les ordonnances des rois de France, seul l'édit de 1584, art. 93, en constate l'usage; le Guidon a systématisé les règles existantes et il a servi de modèle aux rédacteurs de l'ordonnance de 1681.

Cleirac définit le prêt à la grosse « le contract par lequel le Maistre ou le Bourgeois qui emprompte oblige le Navire, ou prend sur le gage, ou l'engagement de la quille du Navire : c'est-à-dire, l'obligation sera estainte si le Navire se pert en voyage, que s'il revient la somme principale, avec l'interest et profit stipulé seront payez, lequel interest monte d'ordinaire à grosse somme, comme de vingt-cinq pour cent » ⁽³⁶³⁾. Ce contrat était considéré comme dangereux par le Guidon et peu usité dans les divers pays qui connaissaient d'ailleurs des conventions analogues; aussi prétend-il établir des règles originales. Ce contrat « est sujet aux mesmes risques et semblables evenements que la police d'assurance » ⁽³⁶⁴⁾, cependant il en diffère en ce que « en l'assurance rien n'est avancé que la promesse de l'indemnité susdite » ⁽³⁶⁵⁾, alors que dans le prêt à la grosse, le prêteur avance une somme d'argent.

Le Guidon ne donne aucune règle relative à sa forme, il faut attendre l'ordonnance de 1681 qui autorise la forme authentique ou sous seing privé. Le change maritime était de 25 0/0 d'après Cleirac, en fait il variait avec les voyages. L'emprunt peut être contracté par les propriétaires, les vicuailleurs ou le capitaine; il ne peut l'être qu'en cas de né-

(362) Cleirac, note sur l'art. 2, chap. 18 du Guidon.

(363) Cleirac, note sur l'art. 2, chap. 18 du Guidon.

(364) Cleirac, note sur l'art. 2, chap. 18 du Guidon.

(365) Guidon, chap. I, art. 4.

cessité absolue ⁽³⁶⁶⁾; tous les textes reconnaissent au capitaine le droit d'emprunter à la grosse durant le voyage ⁽³⁶⁷⁾. Les armateurs répondent alors de son engagement : « Le Maistre... a pouvoir d'obliger icelle (le navire) ayant fait voile... non seulement il oblige sa part de la Nef, pot de vin ou chausses, et ce qui luy revient particulièrement à cause de la portion qu'il a au Navire, mais aussi les deux autres tiers du fret revenant aux Bourgeois et Victuailleurs » ⁽³⁶⁸⁾. Les jugements d'Oléron et l'ordonnance de Wisby n'autorisaient le capitaine à emprunter que s'il était dans l'impossibilité d'envoyer chercher de l'argent dans son pays ⁽³⁶⁹⁾.

Les propriétaires répondent-ils des emprunts qu'il contracte dans le lieu de leur demeure ? L'ordonnance anséatique ne permettait, dans ce cas, au capitaine, d'emprunter « que jusques, et à proportion seulement de ce que vaut sa part qu'il a dans le navire » ⁽³⁷⁰⁾. Cleirac remarque : « Le Maistre peut obliger le Navire au desceu des Bourgeois, avec raison toutes fois mais non pas le vendre » ⁽³⁷¹⁾. Dans le cas où un des Bourgeois n'a pas fourni sa part, il est condamné à une amende et le capitaine peut prendre de l'argent à la grosse pour « fournir sur la part dudit Bourgeois dilayant » ⁽³⁷²⁾. Si l'emprunt avait été contracté en pays étranger, on exigeait du maître la preuve qu'il y avait été con-

(366) Guidon, chap. 13, art. 14; chap. 19, art. 6.

(367) Jugement d'Oléron, art. 1 : « Si après le départ, le maistre a mestier d'argent. » Ordonnance de Wisby, art. 25 « en voyage », art. 13 et 35. Ordonnance anséatique, art. 60 : « Le maistre estant en pays estranger. » Guidon, chap. 18, art. 4 : « a fait voile ». Ordonnance de 1681, titre du capitaine, art. 19.

(368) Guidon, chap. 18, art. 4.

(369) Jugement d'Oléron, art. 22. Ordonnance de Wisby, art. 35.

(370) Ordonnance anséatique, art. 58.

(371) Cleirac, note sur l'art. 4, chap. 18 du Guidon.

(372) Ordonnance anséatique, art. 11 et 59.

traint par la nécessité. Cette preuve était constituée par un certificat justificatif, mais on n'indique pas par qui il devait être délivré et comment ⁽³⁷³⁾.

Lorsque le capitaine avait besoin d'argent pour le navire, il pouvait, au lieu d'emprunter, vendre des marchandises « et le navire venant après à se perdre, le maître sera neantmoins tenu de payer au marchand lesdites marchandises, sans pouvoir prétendre aucun fret pour raison d'icelles » ⁽³⁷⁴⁾.

Cleirac admet cette opinion ⁽³⁷⁵⁾, mais les Rôles d'Oléron ne donnent aux propriétaires des marchandises une action contre le maître que si le navire est arrivé « à sa droite de charge » ⁽³⁷⁶⁾. L'ordonnance d'Anvers lui accorde bien le droit de vendre des marchandises, mais ajoute que celles-ci seront « payées au marchand au prix que les autres se vendront, en luy payant son fret desdites marchandises vendues, comme des autres » ⁽³⁷⁷⁾; la disposition de l'ordonnance de Wisby paraît donc très particulière ⁽³⁷⁸⁾. Le capitaine pouvait prendre de l'argent à la grosse non seulement dans l'intérêt du navire, mais encore pour laisser des

(373) Assurance d'Anvers, art. 19. L'ordonnance de 1681, titre du capitaine, art. 19, exigeait, avant de contracter un emprunt, que le maître prit l'avis du contremaître et du pilote et que cette résolution fut inscrite sur le journal du bord. Code de commerce, art. 234 : avant d'emprunter, le capitaine doit dresser un procès-verbal, signé des principaux de l'équipage certifiant la nécessité où il se trouve; de plus, il faut l'autorisation des magistrats du lieu.

(374) Ordonnance de Wisby, art. 68.

(375) Cleirac, note 2 sur l'art. 22 des Rôles d'Oléron.

(376) Rôles d'Oléron, art. 22.

(377) Ordonnance d'Anvers, art. 19.

(378) L'obligation pour le propriétaire du navire de payer les marchandises vendues pour les besoins de celui-ci dans le cours du voyage, quel que soit son sort postérieurement, est admise par Valin, art. 14, titre du fret de l'ordonnance de 1681. Code de commerce, art. 234, 298.

subsides à la maison; cette coutume était fréquente chez les Basques « pour laisser de quoy vivre à leurs femmes et enfans pendant leur absence » ⁽³⁷⁹⁾.

Le contrat à la grosse peut porter sur le corps du navire, mais le Guidon, dans ce cas, préfère l'assurance, l'emprunt sera réservé pour le radoub et l'achat des victuailles ⁽³⁸⁰⁾. Il pourra porter aussi sur « autant que monteront ses chausses (au maître) ou pot de vin qui luy est promis par la charte-partie en considération de l'avance qu'il peut faire à ses compagnons » ⁽³⁸¹⁾.

Cette avance faite aux mariniers leur servait à acheter les marchandises que chacun avait le droit de charger sans payer de fret, ou portée des mariniers, d'un usage courant à cette époque et consacré par toutes les lois ⁽³⁸²⁾. On a vu précédemment que les compagnons basques pouvaient emprunter pour laisser de l'argent chez eux. Le prêt à la grosse ne pouvait être consenti sur le fret à faire, sur le profit espéré pas plus que l'assurance ⁽³⁸³⁾; ni sur les salaires. Clei-

(379) Guidon, chap. 19, art. 8 et la note de Cleirac.

(380) Guidon, chap. 19, art. 6 et art. 1, chap. 18, Ordonnance 1681, art. 2, titre des contrats à la grosse. Code de commerce, art. 315.

(381) Guidon, chap. 9, art. 7.

(382) Rôles d'Oléron, art. 16. Ordonnance de Wisby, art. 30. Ordonnance anséatique, art. 55. Juridiction de la marine, art. 53. L'ordonnance de 1681 a supprimé la portée des matelots sans leur interdire, il est vrai, de prendre à la grosse sur les marchandises chargées pour leur compte. Cependant, elle permettait aux mariniers de contracter ce genre d'emprunt sur la moitié de leur salaire (art. 4, titre des contrats à la grosse); mais il était difficile de fixer cette moitié lorsqu'il s'agissait d'engagement au mois ou à la part et, de plus, on arrivait ainsi à nuire aux matelots car ces sommes étaient gaspillées avant le départ et ne servaient qu'à enrichir « les cabaretiers et autres gens de cette espèce qui s'engraissent de la substance du pauvre. » Emérigon, *Traité des assurances*, t. 2, p. 508. Un règlement du premier novembre 1745 interdit de prêt à la grosse sur les salaires, de même l'art. 319 du Code de commerce.

(383) Même défense prononcée par l'art. 4, titre contrat à la grosse; Or-

rac déclare que ce contrat est « sujet aux mêmes risques, et semblables événements que la police d'assurance » ⁽³⁸⁴⁾. L'argent à profit contribue donc aux avaries, mais aux avaries grosses seulement, « ce qui est fort juste, afin que cette grosse usure passe ou paroisse » ⁽³⁸⁵⁾. Emérigon en donne pour raison que les avaries grosses sont le fait de l'homme et par suite « s'il est donc vrai qu'on ait fait une dépense, ou souffert un dommage volontaire pour sauver votre contrat et le rendre utile en votre faveur. Il est juste que vous contribuiez à l'impense commune » ⁽³⁸⁶⁾. Le Guidon ne dit rien au sujet du temps et du lieu des risques; la matière ayant déjà été traitée pour les assurances et tout ce qui s'y rapporte s'appliquant en général au prêt à la grosse ⁽³⁸⁷⁾. S'il n'y a pas de risque, pas de contrat à la grosse et, par suite, le ristourne intervient. Il intervient également si le maître a pris plus d'argent à profit qu'il n'était nécessaire, « chacun des bailleurs auront restor au marc la livre » ⁽³⁸⁸⁾ et le preneur devra un change qui est fixé à dix pour cent par an. Le capitaine qui emprunte une somme supérieure à ses besoins, fait naître contre lui une présomption de fraude si le navire vient à se perdre, et la moindre preuve suffira

donnance 1681 et art. 316 du Code de commerce, abrogé par la loi du 12 août 1885.

(384) Cleirac, note sur l'art. 2, chap. 18 *in fine*.

(385) Guidon, chap. 19, art. 3, note de Cleirac.

(386) Emérigon, *Traité des assurances*, t. 2, p. 530. L'ordonnance de 1681, art. 16, titre des contrats à la grosse, ne soumet pas le prêteur à la contribution aux avaries simples à moins qu'il n'y ait convention contraire; il répond des avaries grosses. Le Code de commerce, art. 330, met à la charge du prêteur les avaries grosses et s'écarte de la solution de l'ordonnance en lui faisant supporter les avaries simples, sauf stipulation contraire.

(387) Ordonnance de 1681, art. 13, titre contrats à la grosse. Code de commerce, art. 328.

(388) Guidon, chap. 19, art. 8. Ordonnance de 1681, titre du prêt à la grosse, art. 15.

alors pour le faire condamner à mort ⁽³⁸⁹⁾, car, ainsi que le remarque Cleirac, « nul ne peut bailler à profit aux marins plus grand somme qu'il ne leur est nécessaire, sur peine de perdition dudit argent » ⁽³⁹⁰⁾.

Les cautions du preneur sont soumises aux mêmes obligations que lui-même ⁽³⁹¹⁾, mais elles sont déchargées et l'argent est laissé par renouvellement « les pleiges intervenues pour ledit argent à profit, lesquels estant entrez pour un voyage, ils sont deschargez, la navigation estant accomplie, si tant est que le créancier laisse le principal pour d'autres voyages, sans le consentement du pleige » ⁽³⁹²⁾. Le prêteur à la grosse jouissait d'une « speciale hypothèque sur les deniers procedans du fret, au prejudice des debtes antérieurs, soit mobilières, hypothécaires ou foncières; pourveu que le procede soit en la premiere nature arrestée ou poursuivie. Car s'il passe en autre main, et qu'il aye souffert changement, la specialité est perdue » ⁽³⁹³⁾. L'ordonnance de Wisby accorde aux propriétaires des marchandises ou au créancier qui avait prêté à la grosse, « speciale hypothèque et suite sur le navire dans l'an et jour » ⁽³⁹⁴⁾. Le Guidon n'in-

(389) Guidon, chap. 19, art. 10. Ordonnance de 1681, titre du prêt à la grosse, art. 3, contraint seulement au paiement des sommes entières, nonobstant la perte ou prise du vaisseau. L'art. 15 vise le cas où l'on a pu charger des effets jusqu'à concurrence des sommes prises à la grosse, le contrat en cas de perte est réduit à la valeur des effets chargés. Code de commerce, art. 316, 317, 329, tirés des art. 3, 14, 15 de l'Ordonnance de 1681, titre des contrats à la grosse.

(390) Cleirac, note sur l'art. 10, chap. 19 du Guidon.

(391) Guidon, chap. 19, art. 8, et sont responsables même si le preneur a agi frauduleusement et se trouve tenu solidairement avec lui.

(392) Guidon, chap. 19, art. 2.

(393) Guidon, chap. 19, art. 1. Ordonnance de 1681, titre des contrats à la grosse, art. 7.

(394) Ordonnance de Wisby, art. 45. Ordonnance de 1681, titre contrats à la grosse, art. 7.

dique rien au sujet du rang des divers privilèges, il se contente de mentionner les règles à suivre lorsqu'il y a « renouage », c'est-à-dire lorsque les « cedulles d'argent à profit sont continuées de voyage en voyage »; dans ce cas sera préféré le créancier qui a fourni de l'argent en dernier lieu et sans renouage et « sur tous ceux deniers ceux que le marchand fretteur aura aussi baillé à semblable ou pareil profit, d'autant qu'il semble estre baillé en forme d'avance sur le fret qui sera deub au retour pour avancer la navigation au profit de tous » ⁽³⁹⁵⁾. Les autres donneurs à la grosse ne seront payés que s'il reste de l'argent et si la somme est insuffisante ils concourent au marc la livre ⁽³⁹⁶⁾.

Le contrat à la grosse est éteint lorsque le navire se perd, « l'obligation sera estainte si le navire se pert en voyage » ⁽³⁹⁷⁾.

Ce contrat a été modifié par la loi du 12 août 1885 qui a amendé l'art. 315 et supprimé l'art. 318 du Code de commerce. Celui-ci donnait au capitaine le droit d'emprunter sur la part du copropriétaire qui ne versait pas son contingent. Cet emprunt à la grosse a été remplacé par un emprunt hypothécaire ⁽³⁹⁸⁾.

(395) Guidon, chap. 19, art. 3, Ordonnance de 1681, titre contrats à la grosse, art. 1, consacre les mêmes principes.

(396) Guidon, chap. 19, art. 4.

(397) Cleirac, note sur l'art. 2, chap. 18 du Guidon. Ordonnance de 1681, titre des contrats à la grosse, art. 11. Code de commerce, art. 325

(398) Loi du 12 août 1885.

CHAPITRE IV

INSTITUTIONS CONCERNANT LE DROIT ADMINISTRATIF MARITIME

SECTION I

L'AMIRAL, SES POUVOIRS; LES OFFICIERS D'AMIRAUTÉ : COMPÉTENCE ET PRIVILÈGES.

Cleirac est très bref en ce qui concerne l'organisation de l'amirauté, dans sa Juridiction de la Marine, il étudie la compétence et les privilèges des officiers d'amirauté, l'amiral, ses fonctions et ses pouvoirs ⁽¹⁾. Cette juridiction a une origine très ancienne; durant la féodalité les Seigneurs cherchèrent à protéger les marins qui fréquentaient les ports de leur province et chargèrent des officiers de faire respecter leur volonté. Comme conséquence de leur droit de surveillance, ceux-ci prirent l'habitude de juger les contestations relatives à la navigation, plus tard cette juridiction devait prendre le nom d'amirauté avec, à sa tête, l'amiral de France dont la charge était une des plus importantes du royaume et qui réunit en ses mains les pouvoirs ayant appartenu aux

(1) La juridiction de l'amirauté était constituée par les divers tribunaux qui rendaient la justice au nom de l'amiral. Ils se divisaient en sièges généraux d'amirauté et en sièges particuliers. Ces derniers, qui avaient à leur tête un lieutenant particulier, dépendaient des sièges généraux dirigés par un lieutenant général devant lequel on en appelait des décisions des sièges particuliers. Pour plus de détails, voir J. Bonnet, *Traité de droit commercial maritime*, nos 162, 163. Valin, *Commentaire de l'ordonnance de 1681*, liv. I, tit. 1, 2, 3, 4, 5, 6.

divers amiraux des seigneurs. Il faut remarquer que certaines cités, demeurées libres ou affranchies, donnèrent à des personnes habituées au commerce maritime la connaissance des procès en ces matières. Ces personnages prirent le nom de Jurés de la Mer et dans le Midi celui de Consul ou Prud'homme. Peu à peu, cette juridiction acquit de l'importance grâce à l'attribution de causes nouvelles et notamment celles intéressant les étrangers même non commerciales. Diverses ordonnances et édits intervinrent pour confirmer les pouvoirs des tribunaux d'amirauté et fixer leur compétence; ils furent réunis dans l'édit de 1584 qui annonce l'ordonnance de 1681, cet édit ne fait que développer celui de 1517 étudié par Cleirac, il fut sans doute observé en Guyenne, mais on ne trouve aucune trace de son enregistrement par le Parlement de Bordeaux.

Au moment où furent rédigés les Us et Coutumes de la Mer, l'office d'Amiral⁽²⁾ était supprimé et remplacé par celui de Grand Maître de la navigation créé au profit du Cardinal de Richelieu, « le quel a tant dignement honoré et relevé cette charge à si haut point qu'il n'en y eut point en son temps de semblable en Europe »⁽³⁾. Cette charge, selon Cleirac, n'existait pas chez les autres peuples d'une manière continue, elle n'était que par « commission »⁽⁴⁾ et finissait avec l'expédition entreprise.

L'amiral était le chef suprême des armées navales, son vaisseau devait porter un fanal « à trois chandelles et trois

(2) Valin donne la liste des amiraux de France depuis l'année 1327 et l'étymologie du mot qui, selon lui, viendrait d'émir ou amira. Valin, *Commentaire de l'ordonnance de 1681*, liv. I, tit. 1. La charge d'amiral fut rétablie par un édit de novembre 1669.

(3) Cleirac, notes sur l'art. 64 de la juridiction de la marinè.

(4) Cleirac, note sur l'art. 65 de la juridiction de la marine.

lanternes, à mesme ordre sur trois chandeliers » ⁽⁵⁾ et « l'Eminence et l'excellence de cette dignité ne se remarque pas seulement en ce qu'elle tient la Justice en partage : Que les cris et proclamats sont faits, et les amandes sont adjudgées en partage avec le Roy; qu'il nomme les Officiers, et le Roy les confirme. Il relève plus haut; car Monseigneur le Grand Maistre juge souverainement, ses jugemens sont des Arrests, et ses Arrests ne souffrent pas de Requête civile ou de proposition d'erreur. Il fait eu cree seul des Officiers en la marine, de plus haute importance que ceux que le Roy pourvoit à sa nomination. Comme sont ses Lieutenants generaux, ses Conseillers, son Secretaire general, le Commissaire general de la marine, ses Procureurs et Conterroleurs, et autres comme bon luy semble. D'abondant il tient les clefs de la France, rien n'y entre, ny n'en sort par la mer que par son adveu ou congé : et sa Majesté n'envoye point d'Ordonnance de commandement, ou de Lettres en forme d'Edicts par ses Provinces concernant le fait de la marine, qui ne soit accompagnées de ses lettres d'attache » ⁽⁶⁾. A peu près toutes les fonctions de l'Amiral se trouvent ainsi énumérées par Cleirac : son autorité sur tout ce qui concernait les choses de la mer et se manifestait par l'obligation pour tous les navires de porter ces étendards, bannières et livrées ⁽⁷⁾ et donner son avis dans les assemblées réunies toutes les semaines « par permission du Roy pour le fait de la polisse, et regler ce qui en dépend » ⁽⁸⁾; son pouvoir de faire rendre la justice en son nom et de percevoir tout ou partie des amendes prononcées ⁽⁹⁾; son droit de nomination à tous les offices

(5) Cleirac, notes sur l'art. 63 de la juridiction de la marine.

(6) Cleirac, notes sur l'art. 63 de la juridiction de la marine.

(7) Juridiction de la marine, art. 63 et note de Cleirac.

(8) Juridiction de la marine, art. 82.

(9) Juridiction de la marine, art. 67. Ordonnance de 1681, titre de l'amiral, art. 1 et 10.

de l'Amirauté ⁽¹⁰⁾; de délivrer des congés, des passeports ou des sauf-conduits suivant les cas ⁽¹¹⁾. Il suffit d'ajouter qu'il percevait le dixième des prises, droit dont l'origine remonte aux Romains où il existait au profit de Jupiter nommé en raison de cela *Prædator* ⁽¹²⁾. L'amiral prenait un tiers des épaves ⁽¹³⁾, il acquérait à la fin d'une expédition maritime, le navire sur lequel le Roy s'était trouvé, il ordonnait le guet ⁽¹⁴⁾. Le guet existait à la charge des habitants dont la demeure n'était pas à une distance de la mer supérieure à une demi-lieue; il ne se pratiquait qu'en temps de guerre. En temps de paix, on se contentait d'exercer les hommes qui y étaient soumis; des revues ou « monstres » avaient lieu tous les deux ans; elles se renouvelaient tous les six mois durant la guerre; un Greffier ou Clerc de guet y assistait et inscrivait les absents sur un registre. Ce droit d'ordonner le guet n'existait pas, d'après Cleirac, au profit « du General d'Espagne qui n'a pas cette puissance amphibie sur mer et sur terre ». Les personnes obligées au guet devaient être « bien armer, bien embastonner »; le signal était donné par fumée le jour et par feu la nuit, cette pratique était ancienne et déjà en usage chez les Africains du temps d'Alexandre le Grand et fut d'un grand secours pour Bélisaire dans sa lutte contre les Vandales. Le premier qui ait eu l'idée d'éta-

(10) Jusqu'à l'édit d'Henri II, d'avril 1554, l'amiral donnait des provisions aux officiers qu'il nommait; en vertu de cet édit, il ne conserva que la nomination et l'installation, les provisions furent accordées par le Roy. Juridiction de la marine, art. 66; Ordonnance de 1681, titre de l'amiral, art. 2.

(11) Juridiction de la marine, art. 76 à 81. Ordonnance de 1681, titre de l'amiral, art. 3.

(12) Cleirac, notes sur l'art. 70 de la juridiction de la marine. Ordonnance de 1681, titre de l'amiral, art. 9.

(13) Juridiction de la marine, art. 75 Ordonnance de 1681, titre de l'amiral, art. 11.

(14) Juridiction de la marine, art. 83.

blir des corps de garde sur le rivage serait Stilichon qui mérita pour cela le titre d'ennemi public ⁽¹⁵⁾. Il était interdit à quiconque d'usurper les fonctions de l'amiral ⁽¹⁶⁾. Cleirac rapporte ensuite « les Droicts et preeminences de l'amiral de France », d'après l'énumération donnée par Fontanon, qui n'offre rien de particulier. La juridiction de l'amiral et des officiers d'amirauté s'exerçait « non seulement sur la mer, havres, costes et greves d'icele, mais aussi sur les rivières navigables, rivages et ports enclos, tant ez villes, bourgades, que dehors, et ce tant que le grand Flo de mars se peut entendre » ⁽¹⁷⁾.

Cette juridiction était en conflit avec celle des Consuls qui tendait à leur enlever certaines causes ou le commerce maritime et le commerce terrestre étaient étroitement liés ⁽¹⁸⁾. Au sujet des consuls, Cleirac se borne à observer que ce terme désigne les juges de la marine dans la mer du Levant et qu'il sert à nommer les fonctionnaires chargés de défendre les intérêts des Français dans les pays étrangers et notamment en Egypte, à Alger, Tripoli, Alep ⁽¹⁹⁾. Les officiers d'amirauté connaissaient de toutes les causes intéressant les étrangers ⁽²⁰⁾; des saisies, ventes et décrets des navires, bar-

(15) Cleirac, notes sur l'art. 83 de la juridiction de la marine. Ordonnance de 1681, titre du guet de la mer, art. 1 et 2.

(16) Juridiction de la marine, art. 81, et ordonnance, titre de l'amiral, art. 13. L'ordonnance de 1681, qui a consacré un titre à l'amiral, a imité ou reproduit la plupart des dispositions antérieures.

(17) Juridiction de la marine, art. 1.

(18) Valin, *Commentaire de l'ordonnance de 1681*, titre de la compétence, art. 2, rapporte les rivalités de ces deux juridictions et donne les raisons invoquées par les juges consulaires pour étendre leur compétence : plus grande rapidité dans le jugement des affaires, connaissance de certaines causes que l'ordonnance leur enlève à tort, d'après eux.

(19) Cleirac, notes 5 et 6 sur l'art. 1 de la juridiction de la marine. Ordonnance de 1681, titre des consuls.

(20) Juridiction de la marine, art. 2 et 3. Ordonnance de 1681, titre de la compétence, art. 1.

ques et bateaux et des marchandises qu'ils contenaient ⁽²¹⁾; du transport des marchandises ⁽²²⁾; des frètements et affrètements ⁽²³⁾; des naufrages et du jet ⁽²⁴⁾; des loyers des mariniers ⁽²⁵⁾; de l'exécution des charte-parties, connaissements, polices d'assurance et de tous les autres contrats relatifs à la navigation ⁽²⁶⁾; des prises ⁽²⁷⁾; des choses sauvées ⁽²⁸⁾; des lettres royales ⁽²⁹⁾; des crimes et délits commis en mer ou dans les ports et sur les rivages ⁽³⁰⁾. Ils délivraient les congés ⁽³¹⁾, étaient chargés de la visite des navires avant le départ. Les juges de l'amirauté à la table de marbre pouvaient évoquer les procès dont l'objet excédait « la valeur de mil escus, à trois livres pièce » ⁽³²⁾. Pour compléter, Cleirac donne une énumération des privilèges des officiers et gens de marine ⁽³³⁾. Ces privilèges consistaient dans l'exemption du ban et de l'arrière-ban ainsi que de la taille. De tous temps les officiers et gens de marine avaient joui de certains avantages, en particulier à Rome et à Constantinople, sur-

(21) Juridiction de la marine, art. 4.

(22) Juridiction de la marine, art. 7.

(23) Juridiction de la marine, art. 7. Ordonnance de 1681, titre de la compétence, art. 2.

(24) Juridiction de la marine, art. 15.

(25) Juridiction de la marine, art. 18. Ordonnance de 1681, titre de la compétence, art. 1.

(26) Juridiction de la marine, art. 19. Ordonnance de 1681, titre de la compétence, art. 1.

(27) Juridiction de la marine, art. 21 à 36. Ordonnance de 1681, titre de la compétence, art. 3.

(28) Juridiction de la marine, art. 16.

(29) Juridiction de la marine, art. 20.

(30) Juridiction de la marine, art. 39. Ordonnance de 1681, titre de la compétence, art. 10.

(31) Juridiction de la marine, art. 11. Ordonnance de 1681, titre de la compétence, art. 4.

(32) Juridiction de la marine, art. 38. Ordonnance de 1681, art. 14, titre de la compétence.

(33) Juridiction de la marine, art. 49.

tout ceux qui amenaient des grains et des approvisionnements dans ces deux villes ⁽³⁴⁾. Pour être exemptés de la taille, « les Officiers doivent estre couchez sur l'estat, servans actuellement, et payez des gages : Et tous les ans lesdits estats contenant le nom et surnom, lieu du domicile desdits Officiers doivent estre envoyez à la Cour des Aydes, signé du Tresorier pour y avoir recours » ⁽³⁵⁾. L'ordonnance de 1584 accorde de l'argent ou certains privilèges à celui qui fait construire un bateau d'au moins trois cents tonneaux. Cleirac montre que cette disposition est comparable à celle du droit romain en vertu de laquelle un latin acquérait la qualité de citoyen, s'il faisait « bastir quelque beau navire » ⁽³⁶⁾.

Les fonctions judiciaires devaient être enlevées aux amirautés par la loi du 11 septembre 1790 qui les donna aux tribunaux de commerce auquel le Code les a conservées ⁽³⁷⁾. Les amirautés elles-mêmes disparurent en vertu de la loi du 9 août 1791, leurs attributions administratives passèrent aux employés de la marine et sous quelques rapports à ceux de la douane.

SECTION II

LES PRISES.

Historique. — But des prises. — Dans quels cas elles sont faites. — Obligations des capteurs. — Juges compétents. — Personnes pouvant prétendre à la prise. — Des reprises ou recousses.

L'origine de la législation en matière de prises doit être recherchée dans les règlements faits à Barcelone. Cette ville était en lutte constante avec Gênes, les prises étaient fré-

(34) Cleirac, notes sur les art. 49 et 50 de la juridiction de la marine.

(35) Cleirac, note 1 sur l'art. 50 de la juridiction de la marine.

(36) Cleirac, notes sur l'art. 51 de la juridiction de la marine.

(37) Code de commerce, art. 633.

quentes et l'on éprouva le besoin d'établir des lois sur ce point ⁽³⁸⁾. Cleirac a réuni les règles éparses dans divers textes antérieurs, aussi les rédacteurs de l'ordonnance de 1681, ont trouvé un plan tout tracé dans sa Juridiction de la Marine. Le Guidon ⁽³⁹⁾ avait étudié aussi ce sujet qui était très important en raison de l'existence de la course. Pour faciliter ce genre d'armement, les ordonnances déchargeaient les armateurs de toutes responsabilités résultant des délits commis par les gens de guerre dans leur navire « sinon autant qu'ils en auront profité » ⁽⁴⁰⁾. Notre auteur constate que cette disposition est contraire au droit romain et l'approuve ⁽⁴¹⁾.

Selon le Guidon, il y a deux cas de prises : la prise qui résulte d'un combat et celle qui provient de la découverte d'objets tels que : « marchandises flotâtes vers le rivage de la mer, ou bien ambre, pierres précieuses, perles, Balaines, Marsouin, ou autre poisson dont se fait gresse et tire profit, ou quelques denrées regorgées sur le rivage et sablon de la mer qui n'ayent esté possédées, en sorte que de droit elles sont au premier occupant » ⁽⁴²⁾. Cleirac précise le premier cas de prise qui intervient lorsqu'un navire refuse « d'ameiner », c'est-à-dire d'abaisser la voile et de saluer ainsi que doivent faire les vaisseaux lorsqu'ils rencontrent un navire de guerre, ce dernier est alors en droit de « leur courre sus; et leur tirer artillerié jusques à les contraindre par force »,

(38) Pardessus, *Collection des lois maritimes antérieures au xvm^e siècle*, t. 3, Introduction, p. ix.

(39) Guidon, chap. II. Cleirac remarque que ce chapitre n'est qu'un abrégé des ordonnances antérieures.

(40) Juridiction de la marine, art. 33.

(41) Cleirac, note 4 sur l'art. 33 de la juridiction de la marine. Valin a critiqué l'opinion de Cleirac, *Commentaire de l'ordonnance de 1681*, titre des prises, art. 2. Cette disposition fut supprimée par déclaration du 1^{er} février 1637, art. 7. Valin, dans le même sens.

(42) Guidon, chap. 11, art. 1.

même si c'est « un navire d'Amis ou François » ⁽⁴³⁾. Les capteurs doivent se saisir des charte-parties et des divers papiers relatifs aux marchandises pour les remettre au retour aux officiers d'amirauté; et dresser un inventaire de tous les biens contenus dans le navire ⁽⁴⁴⁾. Il leur est défendu d'ouvrir « les coffres, bales, bouges, pipes et tonneaux des marchandises prises sur les ennemis sans premierement avoir representé les prisonniers et les prises à Monsieur l'Admiral ou aux Officiers de l'Admirauté » ⁽⁴⁵⁾ sous peine de perdre leur butin et de punitions corporelles ⁽⁴⁶⁾.

Ils seront punis également s'ils ont noyé des prisonniers ou les ont abandonnés en d'autres pays, ont coulé le navire ou rançonné des amis, « Monsieur l'Admiral en doit faire punition et justice selon les cas, sans aucun delay, sans deport ou faveur » ⁽⁴⁷⁾. La prise doit être amenée au port de départ du navire qui l'a opérée. Cleirac observe que les Castillans et les Portugais préfèrent risquer le naufrage que d'entrer dans un autre port que Lisbonne ou Seuille d'où partent les navires allant aux Indes. et raconte deux naufrages arrivés dans ces circonstances. l'un « au lez de Sainte-Hefene de l'estang en Medoc, l'autre, et le moindre au Cap-Berton, le mois de janvier 1627 » ⁽⁴⁸⁾. Notre auteur semble dire que lorsque les marchandises ennemies sont trouvées dans un navire d'amis ou, au contraire, des marchandises

(43) Juridiction de la marine, art. 27, et 28. Ordonnance de 1681, titre des prises, art. 11.

(44) Juridiction de la marine, art. 27 et 28. Ordonnance de 1681, titre des prises, art. 16.

(45) Juridiction de la marine, art. 29. Ordonnance de 1681, titre des prises, art. 20.

(46) Juridiction de la marine, art. 30.

(47) Juridiction de la marine, art. 37.

(48) Cleirac, notes 3 et 4 sur l'art. 35 de la juridiction de la marine. Ordonnance de 1681, titre des prises, art. 17.

d'amis en navires ennemis, seuls les marchandises ou le navire ennemis devront être pris, mais l'ordonnance de 1681 décide dans ce cas que la prise doit porter à la fois sur le navire et sur les marchandises ⁽⁴⁹⁾.

Les juges compétents sont les lieutenants et autres officiers de robe longue et non point les amiraux ou les sénéchaux; car ils ne s'occupaient point de juridiction contentieuse ⁽⁵⁰⁾, mais au moment où Cleirac écrit, l'Office d'amiral était supprimé et remplacé par celui de Grand Maître de la navigation qui avait compétence en ces matières; par suite, les lieutenants généraux et les juges de l'amirauté se contentaient d'instruire les procès dont le jugement était réservé au Conseil de la marine créé par Richelieu ⁽⁵¹⁾. Avant de déclarer une prise bonne, deux ou trois des « plus apparens des prisonniers » doivent être interrogés par un officier de l'amirauté de façon à connaître leur nationalité, le propriétaire du navire et les marchandises qu'il transportait. A l'issue de cet interrogatoire, la prise doit être déclarée bonne ou bien faite sans raison. Si l'on ne peut faire comparaître de prisonnier, « il convient s'informer avec les preneurs chacun d'eux à part, et faire visiter la nef et marchandises prises à gens à ce connoissans » ⁽⁵²⁾. Cleirac donne des détails sur la validité des prises faites sur les Espagnols en temps de paix et en temps de guerre et sur les lieux d'asile tels que les côtes de Normandie et les îles de Jersey et Guernesey ⁽⁵³⁾. Ne peuvent prétendre à la prise que les person-

(49) Cleirac, art. 25 de la juridiction de la marine. Ordonnance de 1681, titre des prises, art. 7.

(50) Cleirac, art. 21 de la juridiction de la marine.

(51) Cleirac, notes sur l'art. 21 de la juridiction de la marine.

(52) Juridiction de la marine, art. 41. Ordonnance de 1681, titre des prises, art. 23.

(53) Cleirac, note sur l'art. 21 de la juridiction de la marine

nes y ayant concouru, à moins de conventions particulières entre plusieurs navires ⁽⁵⁴⁾.

L'amiral a droit au dixième des prises, il peut aussi les acheter, de préférence à toute autre personne ⁽⁵⁵⁾. Il était interdit d'acquérir des objets provenant d'une prise avant qu'elle ne fut déclarée bonne ⁽⁵⁶⁾. Les bourgeois avaient, une fois la part de l'amiral prélevée, « la quarte partie du surplus d'icelle prinse et butin... et les trois quarts restans les Avicuaillieurs en auront quart et demy, et les Mariniers et autres compagnons de guerre autre quart et demy pour le partir entre eux » ⁽⁵⁷⁾. Grâce au « pillage », les mariniers acquéraient, lorsqu'un navire était pris sur l'ennemi, « toute la despoûille des habillemens des ennemis qui seront forcez esdites prises, avec l'or et l'argent qu'ils trouveront sur lesdits mariniers et gens de guerre ennemis, jusques à la somme de trente livres » ⁽⁵⁸⁾.

Après un délai de 24 heures, temps pendant lequel le navire est resté aux mains des ennemis, s'il est repris par les Français, la prise est bonne; mais si la reprise intervient avant ce laps de temps, le navire doit être « restitué avec tout ce qui estoit dedans : En aura toutesfois le navire de Guerre qui l'aura recous et reprins, le tiers » ⁽⁵⁹⁾. Ce délai de vingt-quatre heures, dit Cleirac, a toujours été observé par le Conseil de la marine, mais les parlements de Bordeaux et de Rouen se refusent à l'admettre; les navires français re-

(54) Juridiction de la marine, art. 24.

(55) Juridiction de la marine, art. 31 et 72. Ordonnance de 1681, titre des prises, art. 32.

(56) Cleirac, art. 36 de la juridiction de la marine.

(57) Juridiction de la marine, art. 31.

(58) Juridiction de la marine, art. 32.

(59) Juridiction de la marine, art. 34. Sur la recousse, Ordonnance de 1681, titre des prises, art. 9 et 10.

pris par des nationaux ne sont pas soumis, selon eux, aux droits de guerre; il leur suffit de payer les frais de recousse au sauveteur. De même, en Espagne, le navire recous est rendu à ses anciens propriétaires sauf à payer « la finance du rachat ». Les reprises dont il est question, sont celles faites sur un ennemi; si elles s'exercent sur des pirates ou des rebelles qui ne perdent pas leur droit de propriété, elles ne sauraient être bonnes à moins qu'elles ne fussent l'œuvre d'un étranger ⁽⁶⁰⁾.

SECTION III

LES ÉPAVES

Diverses espèces d'épaves. — A qui appartiennent-elles ? — Difficultés suscitées par le droit de côte. — Les poissons, trois variétés. — Droits des Seigneurs sur ces poissons. — Le privilège du Duc d'Epéron, Captal de Buch. — Répartition du profit provenant des épaves.

Cleirac fournit d'amples détails sur cette matière. Il convient, selon lui, de distinguer trois sortes de « biens que la mer pousse naturellement et qu'elle porte ou jette à terre » : les naufrages entiers sur lesquels s'exerçait jadis le droit de bris, les choses provenant du jet et enfin ces deux espèces de biens déjà indiqués lorsque personne ne vient les réclamer et « toutes les richesses que la mer tire de son sein et de son creu, qu'elle expose naturellement à terre, comme l'Ambre aromatic sur la coste de Guyenne ⁽⁶¹⁾. L'Am-

(60) Cleirac, notes sur l'art. 34 de la juridiction de la marine.

(61) Notre auteur indique les divers usages de l'Ambre gris qui était exporté à Rome, Florence, Venise, en Allemagne même « et ce pour fumer aux Encensoirs, et aux cassolettes, infuser en la cire des bougies et flambeaux, enduire la pelleterie, poudrer les cheveux, les habits et le linge des Dames et des Damoiseaux, et pour donner le ragoust d'ambroisie aux confitures et aux bonnes pièces de four et de cuisine, singulièrement en Medecine, pour côforter les malades et les vieillards, qui est le plus noble, plus naturel employ, et le plus souverain effect ou remede de l'Ambre gris ». *Usance du Négoce*, p. 5 et 6.

bre *succinum*, ou *glessum*. En l'océan germanic, le Coral rouge et blanc en la coste de Barbarie, la pierrerie, le poisson, le coquillage, et autres richesses, que la mer regorge » ⁽⁶²⁾. Celui qui trouve ces richesses en devient propriétaire au point qu'il peut, s'il lui convient, ne pas les partager avec les personnes qui se trouvaient avec lui au moment de la découverte ⁽⁶³⁾, mais ce « droit de nature » a été remplacé par un « droit de coste », en vertu duquel les objets ainsi trouvés doivent revenir soit au Seigneur, soit au Roy, les inventeurs n'ont plus que le tiers de ces choses. Cleirac rapporte les querelles entre les officiers du Roi chargés de faire respecter ce droit et les Seigneurs qui essayaient de l'usurper. Il mentionne un arrêt du Conseil du 13 décembre 1629, rendu à l'instigation du Cardinal de Richelieu contre des Seigneurs qui prétendaient exercer ce droit de côte, mais la question n'en resta pas là ⁽⁶⁴⁾. Après la mort du ministre de Louis XIII, les officiers du Comte d'Olonne chassèrent « seditieusement et de vive force » les officiers de l'amirauté des Sables-d'Olonne, d'où nouvel arrêt du Conseil du 7 mai 1644 pour affirmer à nouveau que ce droit de côte ne revenait pas aux vasseaux ⁽⁶⁵⁾. En Normandie s'exerçait le droit de varech, en vertu duquel le Seigneur, dont le fief bordait la mer, avait droit à toutes les choses jetées sur le rivage ou se trouvant à une distance telle de celui-ci qu'un homme à cheval put le toucher du bout de sa lance ⁽⁶⁶⁾. A ce sujet

(62) Cleirac, notes 1, 2, 3, 4 sur l'art. 36 des Rôles d'Oléron. Les divers objets qui sont jetés par la mer sont nommés Herpes, marine. Ce terme vient du mot gaulois *harpir*, qui signifie prendre.

(63) Cleirac, note 5 sur l'art. 36 des Rôles d'Oléron.

(64) En vertu de cet arrêt on réclamait à ceux qui invoquaient quelques droits de rapporter les titres qui les leur conféraient, faute de pouvoir les produire, ils ne devaient rien réclamer. *Us et Coutumes de la Mer*, p. 126.

(65) Cleirac. *Us et Coutumes de la Mer*, p. 128

(66) Ce droit fut conservé aux seigneurs voisins de la mer en Normandie, par l'ordonnance de 1681, titre des naufrages, art. 37.

Cleirac rapporte que c'est ainsi que le « Roy Charlemagne print possession des rivages d'Espagne, et Biscaye au rapport de l'Archevesque Turpin » et c'est encore « par l'attouchement du verrouil la possession des Benefices peut estre apprehendée lors que les portes de l'Eglise et du Presbytere sont fermées, et que l'entrée vers le Chœur, et l'autel ou Manoir sont fermez et inaccessibles » ⁽⁶⁷⁾. La possession des biens recueillis en vertu de ce droit de varech n'était acquise au seigneur que si personne ne se présentait dans l'année pour réclamer ces objets.

Il a été mentionné plus haut les diverses choses que la mer est susceptible de jeter sur le rivage, mais il convient d'étudier d'une façon particulière les poissons. Ils se divisent en plusieurs variétés : les poissons royaux, tels que dauphins, esturgeons, saumons, turbots, vives, rougets ou barbehauts, haubars ou loubines et « généralement tout poisson digne de la table du Roy » ⁽⁶⁸⁾; viennent ensuite les poissons à lard : baleines, veaux marins, marsouins, thons et « autre poisson de haute gresse, aptes à fondre et faire huile »; et enfin les poissons des pauvres ou « de la populace comme sont le poisson blanc, les Alouses ou Colac... la Lamproye, laquelle en hyver est pour la Noblesse, et au printemps pour le paysan ». Lorsque le poisson à lard était trouvé sur le rivage ou à une courte distance de celui-ci, le Seigneur en prenait une part eu égard à la coutume du pays, cette dernière disposition était relative, en effet, à la Normandie où s'exerçait le droit du varech ⁽⁶⁹⁾. Celui qui découvrait le poisson devait se contenter « de le sauver et metre hors du danger de la mer » ⁽⁷⁰⁾ et prévenir le Sei-

(67) Cleirac, notes sur l'art. 16 de la juridiction de la marine.

(68) Notes sur l'art. 38 des Rôles d'Oléron.

(69) Cleirac, notes sur l'art. 37 des Rôles d'Oléron.

(70) Art. 38 des Rôles d'Oléron.

gneur auquel incombait le soin de l'envoyer chercher; et vendre au marché, mais si les frais de transport devaient excéder sa valeur on le débitait sur place et le Seigneur contribuait à toutes les dépenses ⁽⁷¹⁾.

Si le poisson à lard était pêché en pleine mer, les Seigneurs ne pouvaient y prétendre; il appartenait à ceux qui l'avaient capturé, car la mer « est commune à tous ainsi que l'air. Ce qui est donner le contredit directement à la proposition du savant *Seldenus*, en son traité des *Dominio Maris* qu'il a fait pour les Roys d'Angleterre, lesquels il suppose estre Roys de la mer, à l'exclusion des autres Roys et Souverainetez » ⁽⁷²⁾. Le droit du Seigneur, lorsqu'il existait, ne s'exerçait que sur les poissons à lard, à moins de disposition différente dans la coutume du pays ⁽⁷³⁾ comme celle en faveur du Duc d'Epéron, capitaine de Buch qui lui donnait le « droict de lever et prendre le huitième denier dans le marché de Bourdeaux, sur le prix de tout le poisson qui vient de la mer des contrées de Busch pour y estre vendu: D'autant que tant les Pescheurs, que les Chasse-marées, ou

(71) Rôles d'Oléron, art. 39, 40, 41. Cleirac dit que le Seigneur devait « s'escotier, c'est-à-dire *payer son escot* qui est sa part des fraix et despense : c'est un vieux terme du Cabaret ». Cleirac, note 4, sur l'art. 41. Dans la note 1 sur le même article, cet auteur montre qu'on ne doit pas saisir un bien de grande valeur pour une hypothèque de peu d'importance et mentionne la tendance générale à éviter des frais excessifs dans les saisies et les criées.

(72) Cleirac, note 4 sur l'art. 44 des Rôles d'Oléron, rapporte que les pêcheurs avaient l'habitude de donner à l'Eglise « les langues des Balenes et Balenons, qui est la partie de la beste la meilleure à manger et semble du lard. Et en outre, ils donnent par aumosne quelque pistole aux Hospitaux, aux Chapeles, aux Religieux et lieux pieux, sans neantmoins qu'ils y soient autrement obligez, mais seulement par devotion, en intention de rendre graces à Dieu, et en esperance qu'il benira leur labeur et les conservera des grands perils auxquels ils s'exposent tous les jours faisant cette pescherie. »

(73) Rôles d'Oléron, art. 38.

Bougués, furent jadis ses hommes Questaux : Et de fait, quelque part que ledit Seigneur soit dans le Duché de Guyenne, les Bourgués sont tenus de luy porter du poisson frais aux jours maigres pour l'entretien de sa maison, et ce à certaine petite taxe réglée anciennement. Toutesfois ledit Seigneur est en possession honorable de les payer raisonnablement, et les defrayer de la coursse : Ce droict est nommé *Bian*, qui est à dire, ou signifie *courvée de chemin ou de voiture* » (74). On trouve sur le rivage des choses qui ont eu jadis un propriétaire tels que du vin, de l'huile et des marchandises diverses, elles appartiennent au premier occupant, sauf toutefois à tenir compte de la coutume du pays tout comme pour les poissons. Si l'on suppose que ces objets proviennent d'un navire naufragé le Seigneur ou l'inventeur « ne doivent rien prendre pour le retenir, ains doivent faire comme dit est, scavoir du bien aux pauvres necessiteux ou autrement ils encourrent le jugement de Dieu » (75).

Le profit provenant des épaves était divisé en trois parts, une pour le sauveteur, une pour l'amiral et la dernière enfin allait soit au Roi soit au Seigneur, auquel le Roi avait cédé son droit (76).

(74) Cleirac, note 4 sur l'art. 38 des Rôles d'Oléron.

(75) Rôles d'Oléron, art. 43. Cet article fait allusion à la disposition de l'art. 40 des mêmes Rôles *in fine*, en vertu de laquelle l'argent provenant de la vente des choses naufragées devait être distribué aux malheureux ou employé à constituer des dots aux filles pauvres sous peine d'encourir la malediction de l'Eglise. Cependant il n'existe aucun autre texte, ni aucune disposition canonique, ainsi que le remarque Pardessus, *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, t. 1 sur l'art. 37 des Rôles d'Oléron, qui oblige à employer ces sommes en œuvres pies, on devrait y voir le rêve d'un homme pieux.

(76) Juridiction de la marine, art. 16 et 75. Ordonnance de 1681, titre des naufrages, art. 29.

SECTION IV

DROITS DE BRIS SUR LES NAUFRAGES. LES CONGÉS ET LES RAPPORTS

Historique du droit de bris. — En quoi consistait ce droit. — Peines encourues par ceux qui pillaient les naufragés, qui provoquaient les naufrages ou profitaient de ceux-ci. — La garde des effets naufragés. — Leur attribution à défaut de réclamants. — Les congés : origine, but, diverses espèces, par qui sont-ils délivrés ? — Du défaut de congé. — Les rapports.

Selon Cleirac, ce droit de bris sur les naufrages provient de « l'ancienne crudité de l'âge de fer, des que les hommes commencerent à s'effaroucher entre eux; que le feu de la convoitise à s'approprier le bien d'autrui aux uns, et le desir de se defendre aux autres, excita et fit naistre les guerres, les vols, et brigandages » ⁽⁷⁷⁾. Les Romains « quoy que convoiteux par excez du bien d'autrui » ⁽⁷⁸⁾ réprouvèrent ce droit de bris et le condamnèrent. Il fut pratiqué par les Gaulois qui considéraient les étrangers comme des ennemis et les sacrifiaient à leurs divinités, ils furent guéris de cette habitude, d'après Cleirac, par Hercule ⁽⁷⁹⁾. Durant les invasions ce droit fut remis en honneur, en particulier en Gaule où les Normands venaient ravager les côtes; si les habitants pouvaient s'en saisir, « ils estoient promptement expédiez » ⁽⁸⁰⁾; cependant le code des Wisigoths condamnait cette pratique. Elle ne devait cependant pas disparaître de sitôt. Aux douzième et treizième siècles elle est encore usitée, mais des dispositions législatives tendent, durant cette période, à l'adoucir.

(77) Cleirac, note 1 sur l'art. 26 des Rôles d'Oléron.

(78) Cleirac, note 3 sur l'art. 26 des Rôles d'Oléron.

(79) Cleirac, note 2 sur l'art. 26 des Rôles d'Oléron.

(80) Cleirac, note 4 sur l'art. 26 des Rôles d'Oléron. Le premier texte qui réglemente la matière est une ordonnance de François I^{er} de février 1543. Valin, *Commentaire et l'ordonnance de 1681* titre des naufrages

Aux quatorzième et quinzième siècles, on permit aux naufragés de recueillir les débris. Ce droit de bris fut très pratiqué en Bretagne, mais à la prière des peuples voisins, les Ducs de cette province l'abolirent et instituèrent les congés ou brefs dont chaque bateau naviguant sur leurs côtes devait se munir ⁽⁸¹⁾. En Saintonge, dans l'Aunis, Poitou et la Guyenne, ce droit, dit Cleirac, fut pratiqué, mais « plus civilement et moins cruellement qu'en Bretagne »; en Guyenne il fut même abrogé expressément par une ordonnance d'Henri III, roi d'Angleterre ⁽⁸²⁾. Peu à peu cette coutume disparut mais fut encore employée contre trois catégories de personnes : les ennemis de l'Etat, ceux de la religion et les pirates ⁽⁸³⁾. Les Espagnols continuaient à le pratiquer au sud de la ligne contre les étrangers.

En vertu de ce droit, « les misérables naufragés, leurs personnes, et biens eschappez estoient confisquez à la Seigneurie du Prince » ⁽⁸⁴⁾. Les Rôles d'Oléron prononcent des peines sévères contre les personnes qui provoquent la perte d'un navire et celles qui participent aux bénéfices en résultant; elles doivent être excommuniées, maudites et punies comme larrons. Le texte des Rôles décrit d'une manière particulièrement imagée la rapacité des riverains « plus cruels et felons que les chiens et loups enragez, lesquels meurtrissent et tuent les pauvres patiens, pour avoir leur argent, leurs vestemens, et autres biens »; le Seigneur du lieu doit

(81) Ce droit fut aboli par le Duc de Bretagne, Pierre de Dreux, dit Maucler, sous le règne de Saint-Louis. Cleirac, note 8 sur l'art. 79 de la juridiction de la marine. Valin, *Commentaire de l'ordonnance de 1681*, t. 2, p. 538. Cette ordonnance est rapportée par Cleirac.

(82) Cleirac, notes 5, 7, 8, 9, 10, 11 sur l'art. 26 des Rôles d'Oléron.

(83) Selon Valin, même contre ces personnes, ce droit ne devait pas être exercé dans un royaume aussi policé que celui de France. Valin, *Commentaire de l'ordonnance de 1681*, titre des naufrages, art. 1.

(84) Cleirac, note 1 sur l'art. 26 des Rôles d'Oléron.

se saisir de ces misérables et les punir « tant en leurs corps qu'en leurs biens ». La punition consistait à les plonger dans la mer « tant qu'ils soient à demy morts, et puis les retirer dehors et les lapider ou les assommer, comme on feroit les loups ou chiens enragez » ⁽⁸⁵⁾. Cleirac, à cette occasion, indique que la meilleure manière de guérir la rage est, avant que « le venin n'ait entierement possédé le malade », de le plonger dans la mer. C'est un remède « fort souverain pour rafraîchir l'extreme chaleur et siccité du patient ». La remarque ne manque pas de pittoresque et d'imprévu. Si un pilote conduisait un navire à sa perte, il devait « souffrir martyr cruellement et estre branché et pendu en lieu eminent à la plus relevée falaise sur les orées de la mer, pour faire Balise aux naviguans » ⁽⁸⁶⁾ et, conclut Cleirac, ceci est « fort juste et d'abondans profitable, voire salutaire aux naviguans. Que les gibets et les charoignes des Pirates ou des traitres Pilotes et Lamaneurs servent apres la mort à garantir les navires des mesmes perils et dangers dans lesquels il ont precipité et fait perdre les autres pendant leur vie » ⁽⁸⁷⁾. La même peine était encourue par les pêcheurs qui allumaient des feux pour attirer les navigateurs sur les récifs ⁽⁸⁸⁾. Lorsqu'un Seigneur se rendait complice d'un semblable forfait, ses biens étaient vendus, il était puni de

(85) Rôles d'Oléron, art. 31 et notes de Cleirac.

(86) Cleirac connaissait la constitution de l'empereur d'Orient, Andronic Comnene, qui regnait en 1183, et interdisait de piller les naufragés. Elle ne fut pas observée longtemps. Valin, *Commentaire de l'ordonnance de 1681*, titre des naufrages.

(87) Cleirac, note 12 sur l'art. 26 des Rôles d'Oléron.

(88) Cleirac, note 13 sur l'art. 26 des Rôles d'Oléron. En ce qui concerne le pilote, « l'atrocité du crime fait que l'animal brut, le cadaver et autres choses inanimées sont exposées à peine quoy qu'incapable ». Cette coutume que rapporte Cleirac était fréquente au Moyen Âge où l'on faisait des procès contre les cadavres, contre les animaux et en particulier les rats.

mort « et doit être liée à une estape (pilori) au milieu de sa maison, et puis on doit mettre le feu aux quatre cornières de sa maison, et faire tout brusler : et les pierres des murailles jetter par terre, et là faire la place publique, et le marché pour vendre les pourceaux à jamais perpétuellement » ⁽⁸⁹⁾.

Le navire et les objets naufragés ne cessent pas d'appartenir à leur propriétaire ⁽⁹⁰⁾, ceux qui s'en emparent sont punis. Si ce sont des ecclésiastiques, ils « doivent estre deposez de leurs offices et privez de leurs benefices », les laïques encourent les peines dont il vient d'être fait mention ⁽⁹¹⁾. Une exception existe cependant lorsqu'il s'agit de pirates. Il est permis, dans ce cas, de s'emparer de leurs biens, car ils sont l'ennemi du genre humain et c'est un crime d'avoir pitié d'eux; ils n'ont aucune action ou exception en justice pour réclamer ⁽⁹²⁾. En cas de naufrage, le Seigneur du lieu doit s'efforcer de secourir les naufragés, les aider à recouvrir leurs biens « sans rien en prendre », sauf à rémunérer les sauveteurs « selon Dieu et raison » ⁽⁹³⁾. La coutume de Normandie et diverses ordonnances de l'Amirauté constituent gardien de ces biens les « Seigneurs Justiciers, ensemble tous Officiers des lieux ». Tout l'équipage a péri et les biens sont poussés à la côte, le Seigneur doit les faire sauver et les conserver, prévenir les parents des naufragés, récompenser les sauveteurs et garder les biens

(89) Rôles d'Oléron, art. 26. Ordonnance de 1681, titre des naufrages, art. 44, 45.

(90) Rôles d'Oléron, art. 46.

(91) Rôles d'Oléron, art. 26, 29.

(92) Rôles d'Oléron, art. 47. Contrairement à l'opinion de Cleirac, Valin estime que les pirates eux-mêmes sont placés sous la protection du roi par l'art. 1, titre des naufrages, ordonnance de 1681.

(93) Rôles d'Oléron, art. 29. Ordonnance de 1681, art. 4 et 5, titre des naufrages.

pendant un an ou plus ⁽⁹⁴⁾. Ce délai d'un an fut imposé ensuite par une ordonnance de 1543 et Cleirac affirme qu'il était d'un an et un jour dans le ressort du Parlement de Bordeaux ⁽⁹⁵⁾. Mais il fut restreint à deux mois par le Parlement de Paris, et l'ordonnance de 1584 consacra cette solution ⁽⁹⁶⁾. Ce délai d'un an ou de deux mois ne commence à courir que du jour où « des proclamats et affiches placardées, soit au prochain marché ou sur la porte de l'Eglise paroissiale à l'issue de la grand Messe » ont été faits ⁽⁹⁷⁾. Au bout de ce temps, si la marchandise est encore « en pied », le marchand peut la réclamer, sauf à payer les frais occasionnés par le sauvetage; si elle n'existe plus ou a été vendue et est passée en d'autres mains il ne peut formuler aucune réclamation ⁽⁹⁸⁾.

A défaut de réclamant, l'argent provenant de la vente des biens naufragés doit être distribuée aux pauvres ⁽⁹⁹⁾, mais le Consulat en attribue la moitié à l'inventeur, l'autre moitié est partagée entre le Seigneur et les pauvres ⁽¹⁰⁰⁾ et selon les casuistes, l'inventeur s'il est riche, « doit le tout bailler pour Dieu. S'il est pauvre, il le doit avoir entièrement » afin « qu'il s'en esjouysse comme le tenant de sa propre fortune » ⁽¹⁰¹⁾. Cleirac donne enfin la solution des ordon-

(94) Rôles d'Oléron, art. 30. Jurisdiction de la marine, art. 16, note 5 de Cleirac.

(95) Opinion confirmée par les arrêts du 17 décembre 1587 et 8 juillet 1593 du Parlement de Bordeaux, Cleirac, note 1 sur l'art. 30 des Rôles d'Oléron.

(96) L'ordonnance de 1681, titre des naufrages art. 24, rétablit le délai d'un an.

(97) Cleirac, note 3 sur l'art. 30 des Rôles d'Oléron. Ordonnance de 1681, titre des naufrages, art. 22.

(98) Cleirac, note 4 sur l'art. 30 des Rôles d'Oléron.

(99) Cleirac, note 5 sur l'art. 30 des Rôles d'Oléron.

(100) Cleirac, note 6 sur l'art. 30 des Rôles d'Oléron.

(101) Cleirac, note 7 sur l'art. 30 des Rôles d'Oléron. Cleirac cite en ce sens

nances d'après laquelle « le tiers des choses sauvées sera acquis et delivré incontinent aux sauveurs... et les deux autres tiers appartiendront. l'un au Roy, l'autre audit Seigneur Admiral » ⁽¹⁰²⁾.

Les congés seront rapprochés du droit de bris en raison de leur origine. Cleirac dit qu'ils sont nés de l'ancienne coutume de ne pas voyager l'hiver, « il estoit prohibé de se croire, ou se mettre à la mer pendant tout l'hyver, depuis le premier jour d'octobre, jusques au premier jour d'avril : De maniere que la mer estoit close, et de deffence pendant sept mois de l'an » ⁽¹⁰³⁾. Par suite, il fallait demander l'autorisation de naviguer et c'est de là que seraient venus les congés qui étaient délivrés à Rome par le *comes commerciorum*. Mais si cette explication est plausible en ce qui concerne la Méditerranée, les congés ont une autre origine sur les côtes de l'Océan, car il est aussi agité en été qu'en hiver, « voire la navigation y est plus frequente en hyver » ⁽¹⁰⁴⁾. Les congés ont pris naissance en Bretagne où ils remplacèrent le droit de bris sur les naufrages. Ils furent étendus aux pays environnants « à la priere et supplication des voisins, notamment des Bourdelois et Rochelois » ⁽¹⁰⁵⁾.

un arrêt du Parlement de Rouen du 8 juillet 1611. Il croit nécessaire de faire intervenir Apollonius de Tyane qui attribuait les trésors trouvés dans un fonds par l'acheteur à celui-ci malgré les réclamations du vendeur, « et ce par la consideration de la qualité des personnes, et non du droit : d'autant que l'acquireur qui l'avoit trouvé, estoit plus homme de bien et le meritoit mieux que le vendeur, lequel estoit decocteur et prodigue ». Il ajoute que lorsqu'on trouve fortuitement des trésors ensevelis on ne saurait être poursuivi criminellement Ordonnance de 1681, titre des naufrages, art. 26.

(102) Juridiction de la marine, art. 16 Ordonnance de 1681, titre des naufrages, art. 27.

(103) Cleirac, note 1, 2, 3, 4 sur l'art. 79 de la juridiction de la marine.

(104) Cleirac, note sur l'art. 79 de la juridiction de la marine.

(105) Cleirac, note 8 sur le même article.

Ces congés permettent de distinguer les pirates et les forbans « lors qu'ils viennent se rafraichir ez ports : de tant qu'ils sont obligez de faire leur raport, et d'exhiber le congé de leur depart au siege de l'Admirauté. Que s'ils n'en ont pas la presumption, voire la preuve est entiere contre eux » ⁽¹⁰⁶⁾.

En Bretagne, les congés sont également appelés brefs ou « briens » et sont de trois catégories différentes : « les *Brefs de sauveté* pour pouvoir colliger son naufrage après l'avoir essuyé ou souffert; les *Brefs de conduite*, pour estre conduit en furain hors les dangers de la coste; les *Brefs de victuailles*, pour en pouvoir acheter en Bretagne » ⁽¹⁰⁷⁾.

Il existe une autre espèce de congé, le congé qui permet de faire sortir des marchandises prohibées, il est aux frais du marchand chargeur, le congé de naviguer doit être payé par le maître.

Le congé se distingue du passeport qui est accordé aux amis alors que lui est donné aux sujets, le sauf-conduit est pour les ennemis ⁽¹⁰⁸⁾. Il est défendu de sortir d'un port du royaume sans congé qui est accordé par le Roy, l'Amiral ou ses lieutenants à l'exclusion de tous autres officiers. Faute de s'en munir, on encourt la confiscation du navire ⁽¹⁰⁹⁾. Les greffiers de l'amirauté étaient chargés d'inscrire sur un registre tous les congés délivrés et ils tenaient également un registre des rapports. Les capitaines à leur arrivée, devaient

(106) Cleirac, note 8 sur l'art. 79 de la juridiction de la marine.

(107) Cleirac, notes 1, 2, 3 sur l'art. 78 de la juridiction de la marine.

(108) Juridiction de la marine, art. 41, 43, 76, 77, 78. L'art. 41 indique le contenu du congé.

(109) Juridiction de la marine, art. 12. Ordonnance de 1681, art. 1, titre des congés et rapports.

faire leur rapport au siège de l'amirauté ⁽¹¹⁰⁾ et déclarer les rencontres faites, les choses vues durant leur voyage, indiquer s'ils avaient ramené tout leur équipage et transporté des passagers ⁽¹¹¹⁾.

(110) Cleirac, note 6 sur l'art. 9 des Rôles d'Oléron.

(111) Cleirac, notes sur l'art. 11 de la juridiction de la marine. Ordonnance de 1681, titre des congés et rapports, art. 11.

TROISIÈME PARTIE

Aperçu critique sur l'œuvre de Cleirac en droit maritime.

Cette troisième partie comporte deux chapitres, le premier ayant pour but d'indiquer les diverses raisons pour lesquelles le nom de Cleirac est tombé dans l'oubli, le second essayera de montrer que les Us et Coutumes de la Mer ne sont pas tellement négligeables, surtout si l'on tient compte des difficultés que rencontrait leur rédaction.

CHAPITRE PREMIER

RAISONS POUR LESQUELLES LE NOM DE CLEIRAC EST TOMBÉ DANS L'OUBLI

N'est-il pas superflu et un peu prétentieux d'oser faire un examen critique de l'œuvre de Cleirac après avoir, surtout par des citations, montré ou tenté de montrer l'étendue des connaissances et la science juridique de cet auteur ? Cependant, bien que les Us et Coutumes de la Mer se défendent eux-mêmes, peut-être convient-il de voir si les critiques qui leur ont été adressées et si l'oubli presque complet dans lequel est tombé le nom de Cleirac sont justifiés.

Etienne Cleirac a été victime des erreurs de son fils et a eu même la malchance d'être confondu avec lui par certains auteurs. Bernadeau croit qu'il fut l'ambassadeur des Ormistes auprès de la Cour d'Espagne, cette assertion est controuvée par son testament (1). Il paraît utile de donner quelques renseignements sur les luttes qui troublèrent la Guyenne de 1649 à 1653, car elles eurent un douloureux retentissement dans la vie de Cleirac qui en fournit lui-même le témoignage, et faillirent amener la destruction de ses traités de l'Usance du Négoce, du Royal Ambre Gris et du Droit de Côte : « sortant de la dure persécution, laquelle a perseveré

(1) Cleirac dit en effet, « et le pis est qu'enfin il s'en est allé en Espagne contre le service du Roy sans nous dire adieu, sans avoir parlé à nous, vescu ni logé dans notre maison un an ou plus avant son despart ».

contre moy depuis et longuement après la publication de l'Amnistie outré dans le cœur d'un extreme desplaisir d'indignation des mauvais traitemens reçeus tant avant que depuis ladite publication, j'advoüe que sans considerer que toutes ces estraintes, et ces griefves perturbatiôs m'estoient procurées par faux rapports, et faites par permissiô de Dieu pour mon mieux et pour m'eprouver (quoy qu'à ce regard ma conscience me fournit grand douceur de consolation), toutefois je condamnay de resolution ces trois pièces de mon estude à demeurer perpetuellemêt bouclées dans l'obscurité du cabinet, et si le Ban d'ostracisme fut esté executé contre moy, comme il fut demeuré et signifié (duquel je conserve le cartel imprimé et signé de S. A. le Duc de Vendosme, et de Marotin, son secrétaire). J'advoüe que je les eusse mis dans le feu pour estre plus à delivré sur le depart, la perte ne seroit pas de haute importance mais n'importe naturellement il y a quelque douceur à petite gens de passer la colere à leurs despens, et par despit destruire leur besogne » (2).

La révolte dirigée à l'origine non contre le Roi, mais contre le Gouverneur le Duc d'Epéron, dont l'arrogance et les prétentions avaient fini par lasser la population (3), devait se poursuivre par la Fronde (4) et se terminer enfin par

(2) Cleirac, *Usance du Négoce*, p. 7.

(3) « Cette première Fronde avait été en droit un conflit d'autorité entre le Gouverneur et le Parlement. Mais ce conflit n'aurait point dégénéré en guerre civile si les deux puissances rivales n'avaient pas trouvé des factions toujours prêtes à les servir et un esprit de révolte facile à réveiller. Sur leurs querelles vinrent se greffer de vieilles rivalités : entre artisans et bourgeois, corps de métiers et jurade, riches et pauvres, Saint-Michel et Chapeau-Rouge. Ajoutez ce qu'on appelait « l'humeur républicaine » de Bordeaux, c'est-à-dire l'hostilité de la grande ville contre la tyrannie fiscale du pouvoir central. » Camille Jullian, *Histoire de Bordeaux*, p. 484, 485.

(4) La Fronde fut provoquée par la nouvelle de l'emprisonnement des Princes de Condé et de Conti, le premier ayant contribué à obtenir le pardon de Bordeaux. La Princesse de Condé vint alors demander aide et protection

l'Ormée. Les dirigeants ne sont plus ici des princes ou des parlementaires, mais des membres de la bourgeoisie moyenne dont « les principaux chefs de partis avaient formé, au moins dès 1631, un Comité, presque une confrérie qui prenait le titre de l'Ormée ou de l'Ormière ». L'Ormée a été sévèrement jugée, elle revêtait à la fois un caractère mystique et républicain; son seul crime a été de vouloir trahir la France ⁽⁵⁾. Pour mieux faire connaître ce qu'elle fut, il paraît nécessaire de donner l'opinion d'un de ses historio-graphes. « Imitant la ligue ou devançant les Jacobins, elle s'érigea en Société publique qui avait ses lois, ses magistrats de différent ordre, sa force armée avec toute une hiérarchie militaire. Le lien des membres entre eux était la signature d'un petit nombre d'articles sur lesquels reposait *l'Union de l'Ormée*. Les Ormistes s'engageaient à exposer leur vie et leurs biens pour faire prévaloir le principe qu'ils avaient droit de voter dans les assemblées générales de la

au Parlement qui s'engagea à la protéger; bientôt d'autres princes arrivèrent avec l'intention de faire de cette ville un centre de résistance contre Mazarin. La Princesse et son entourage appelèrent à leur secours les Espagnols, mais lorsque la flottille de ce pays, commandée par Osorio, vint devant la ville et voulut tenter un débarquement, son chef fut arrêté (9 juillet 1650); l'Espagne était alors en guerre avec la France. Le Roi mit le siège devant Bordeaux. Après 13 jours il n'était pas plus avancé; mais les habitants s'impatientèrent, l'époque des vendanges approchant, la paix fut hâtivement signée le 28 septembre; le 3 octobre 1650, le roi entrait triomphalement dans la cité.

Le Prince de Condé fut remis en liberté en février 1651 et nommé Gouverneur de Bordeaux. Ce fut le signal d'une nouvelle guerre provoquée par les partisans de la Princesse. Le Prince arrivé au mois de septembre épura le Parlement, entra en relations avec les Ormistes et tenta de reprendre la lutte. Plusieurs échecs l'obligèrent à s'enfuir à Orléans en laissant à son frère, le Prince de Conti, le soin de gouverner à sa place. Celui-ci pactisa avec les Ormistes qui étaient eux-mêmes soutenus par les approbations de Condé; la lutte reprit, les insurgés étaient tout puissants. Camille Jullian, *Histoire de Bordeaux*, et Communay, *l'Ormée à Bordeaux*.

(54 Camille Jullian, *op. cit.*

cité et de faire rendre compte à ceux qui maniaient les deniers publics. Ils devaient se protéger réciproquement et dans le cas de différends choisir entre eux des arbitres, prêter de l'argent sans intérêt à ceux des leurs qui tombaient dans le besoin, secourir les veuves et les enfants de leurs confrères morts, enfin recevoir dans la société les étrangers qui demanderaient à en faire partie et justifieraient des qualités requises. La société avait pris pour armes un ormeau avec un serpent tout autour et cette devise : *Estote prudentes sicut serpentes*, et cette autre : *Vox populi, vox Dei*. Chaque membre portait d'ordinaire une branche d'orme.

Comptant plus sur l'union et sur l'audace que sur le nombre, l'Ormée n'était composée que de cinq cents membres, sauf à recourir en outre au bras des concitoyens de bonne volonté, et ses affiliés ou auxiliaires montèrent peu à peu jusqu'à douze mille. Elle avait une juridiction spéciale qui s'appelait la Chambre de l'Ormée, tribunal formidable, semblable à ces terribles comités de vigilance qui souvent s'élèvent en Amérique pour suppléer à l'impuissance de la police et de la justice ordinaire. Les sentences de ce tribunal étaient sans appel et elles étaient exécutées sur-le-champ. L'Ormée, comme les Jacobins, n'avait point de chef reconnu, mais là comme ailleurs, les plus capables et les plus violents prenaient le dessus et se faisaient obéir ⁽⁶⁾... L'union votée, les Ormistes, poursuivant leur chimère de gouvernement, songèrent à établir à Bordeaux une *République* modèle, qui, affirmaient-ils, devaient assurer le repos et le bonheur de la Province » ⁽⁷⁾.

(6) Les deux Ormistes les plus connus furent Villars, un avocat, et Dureteste, ancien boucher et procureur postulant au Parlement de la ville.

(7) Victor Cousin, *Madame de Longueville pendant la Fronde*, p. 271. Rap-

Raymond Cleirac fut un des membres actifs de ce parti ⁽⁸⁾. Il fut même envoyé comme ambassadeur auprès du Gouvernement espagnol, mais celui-ci effrayé par les projets hardis de cette faction, refusa son concours. Les Ormistes, parmi lesquels l'influence protestante était prépondérante, se tournèrent alors vers Cromwell, sans succès d'ailleurs. Mazarin, rentré en France en décembre 1652, décida de rétablir la paix et donna pleins pouvoirs aux Ducs de Vendôme et de Candale, pour soumettre la Guyenne. Une amnistie fut accordée, de laquelle furent exceptés cinq des principaux chefs, dont Raymond Cleirac; mais il obtint ensuite son pardon ⁽⁹⁾. Son père fut durant cette période inquiet et quitta, paraît-il Bordeaux, pour se soustraire à la colère publique et comme il l'a dit, « quoy qu'innocens en bien desplaisans de sa mauvaise vie, en somme constitués dans la persecution de nos hayneus et malveilhans, a credit ou sans subject » ⁽¹⁰⁾.

Cette raison, la révolte de son fils, bien que grave et qui put pendant un certain temps ternir la réputation de Cleirac ne paraît pas suffisante pour expliquer la sévérité avec

porté dans *l'Ormée à Bordeaux*, de Communay, p. 58, 59 et 60. Les Ormistes avaient un organe officiel : *Le Courrier Bordelois*. Chaque numéro était orné d'un sceau représentant un orme environné de cœurs enflammés et de deux branches de laurier, sur lesquelles planait une colombe, tout autour la devise ci-dessus indiquée; leur couleur était le bleu.

(8) Son nom est mentionné comme celui d'un personnage influent dans le procès d'un maître passementier de Bordeaux, qui avait fait pour environ 1.200 livres de fournitures au baron de Batteville et à son écuyer. Le malheureux dut, pour éviter la torture et la roue, reconnaître qu'il avait été payé. Communay, *livre cité*, note p. 58.

(9) Les chefs exclus de l'amnistie de 1653, furent : Tranquam, Blarrer, Desert, Cleirac et Dureteste; ce dernier n'obtint pas sa grâce et fut supplicié.

(10) Cleirac, dans son testament et celui de sa femme, rapporté par Roborel de Climens, *Archives historiques de la Gironde*, t. 25.

laquelle il a été jugé, surtout par les auteurs modernes. Déjà Valin lui reprochait son style, bien souvent il est défectueux, d'assez nombreuses citations ont permis d'en juger ⁽¹¹⁾. Ce grief a été repris par les modernes qui l'ont accusé d'être un fantaisiste. Selon Desjardins, en dehors de l'exposé des Rôles d'Oléron, il n'a été qu'un simple compilateur ⁽¹²⁾. Il est coupable, enfin, d'avoir rajeuni les textes qu'il commentait, de ne pas s'être astreint à les traduire scrupuleusement, se bornant parfois à donner le sens général et laissant passer quelques contre-sens ⁽¹³⁾. Bien que ces critiques offrent une certaine vraisemblance et que certaines soient exactes, peut-être est-il utile afin d'apprécier l'œuvre de Cleirac, de se placer à l'époque où il vivait et de voir quel travail il a dû accomplir pour écrire les Us et Coutumes de la Mer qui, malgré leurs imperfections, n'en marquaient pas moins un immense progrès.

(11) Valin, *Commentaire de l'ordonnance de 1534*, t. 2, p. 740.

(12) Desjardins, *Introduction historique au droit commercial maritime*.

(13) Pardessus, *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*.

CHAPITRE II

L'ŒUVRE DE CLEIRAC EN DROIT MARITIME

§ 1 — *Les difficultés que rencontrait une œuvre de ce genre : l'état des textes de droit maritime à cette époque. — L'œuvre des prédécesseurs de Cleirac. — Discussion de quelques critiques.*

Quel était l'état du droit maritime au moment où Cleirac entreprit la rédaction des Us et Coutumes de la Mer ? Les documents étaient rares; on n'avait pas de loi d'ensemble sur ces matières, à l'exception des ordonnances de 1400, des édits de 1545 et de 1584. Encore convient-il de remarquer que ces textes ont trait au droit administratif maritime et ne contiennent aucune règle sur le droit maritime privé, sauf l'édit de 1584. Par suite, les rapports relatifs à ce droit étaient régis par les usages, qui avec les Statuts et la jurisprudence des arrêts en formaient la partie essentielle. En ce qui concerne les divers contrats, la législation romaine, surtout sur les côtes de la Méditerranée et de l'Aquitaine, faisait encore sentir son influence. Le droit commun, constitué par les usages, différait quelque peu dans les pays de l'Ouest et dans ceux du Midi. Sur les bords de la Méditerranée on distinguait deux provinces : le Languedoc et la Provence. La première était régie par le droit romain comme droit principal, modifié par les Statuts locaux, quelques lois spéciales et la jurisprudence. Pendant un certain temps, le Bréviaire

d'Alaric y avait été observé, mais le code de Justinien vint le remplacer lorsqu'une chaire de droit romain fut créée à Montpellier. Grâce à la proximité de la Catalogne, le Consulat de la mer y était connu. La Provence suivait aussi le droit romain, sauf Marseille qui, au moment de la conquête romaine, avait déjà un droit maritime inspiré des Rhodiens et capable d'exciter l'admiration de Cicéron ⁽¹⁾. Cette ville, qui s'était libérée de la domination de ses Seigneurs et avait acquis son indépendance dès le début du treizième siècle, avait conservé son droit modifié ou complété par divers statuts de 1228, 1233, 1235.

Sur les côtes de l'Océan le droit romain s'était introduit surtout dans l'Aquitaine, la Bretagne et les côtes de la Manche avaient été moins directement influencées, mais sans doute leur législation ne devait pas être très différente. Le droit commun était constitué sur les bords de l'Océan par les Rôles d'Oléron. Plusieurs documents en fournissent la preuve; c'est d'abord l'ordonnance de 1364 qui indique comme source du droit maritime dans ces pays « les lois de Layron », puis les anciennes rédactions des coutumes de Bretagne et de Normandie qui renvoient encore à ces lois en matière maritime; c'est encore une « instruction sur la juridiction de l'amirauté » qui affirme que la justice doit être rendue par l'amiral suivant les Rôles d'Oléron; enfin, aucun ouvrage et notamment celui de Berroyer et Laurière, sur

(1) Emérigon, *Traité des assurances*, dit dans la préface : « Mornac sur la loi 9 ff. ad. leg. rhodia de Jactu et Gibalinius, liv. V, cap. II, art. 11, n° 11, nous apprennent qu'à l'exemple des Rhodiens, les Marseillais avaient fait des lois nautiques, mais que l'injure du temps nous les a dérobées. La République marseillaise se gouverna toujours avec sagesse et conserva ses principes. Les Statuts municipaux, qui furent promulgués dès le xiii^e siècle, renferment au sujet de la navigation et des contrats maritimes, plusieurs chapitres qui sont dignes de l'antiquité la plus éclairée. »

les Coutumes, ne cite un autre texte relatif à ce sujet ⁽²⁾. En dehors des Rôles d'Oléron on observait la Coutume d'Oléron rédigée en 1340 et qui contenait quelques règles de droit maritime.

Au xvi^e siècle, pour compléter les Rôles devenus manifestement insuffisants, surtout avec le développement du contrat d'assurance, on publia le Guidon.

Les règles de droit maritime étaient donc mentionnées dans des textes déjà anciens ou éparses dans des ordonnances; on comprend alors qu'un praticien tel que Cleirac, ait éprouvé le besoin de les réunir en un seul corps, de les commenter pour les rendre plus intelligibles. Il ne trouvait aucun ouvrage qui pût le guider, personne avant lui n'ayant eu l'idée de grouper, de réunir et d'essayer de fondre ces éléments divers; son œuvre est comparable en droit maritime à celle de Domat en droit civil ⁽³⁾.

(2) Pardessus, *Collection des lois maritimes antérieures au xvm^e siècle*, t. 4, chap. 26.

(3) Domat (1625, 1626), auteur des *Lois civiles dans leur ordre naturel*, précédé d'un court-traité des Lois et du droit public. Lorsque Domat entreprit son travail, le droit n'avait jamais fait l'objet d'une classification générale depuis les jurisconsultes romains. La jurisprudence coutumière et la littérature nouvelle du droit français se trouvaient dans la confusion la plus complète. Domat voulut présenter les lois civiles dans un ordre logique comme formant une suite scientifique (*Grande encyclopédie*).

Ceci ne veut pas dire que le droit commercial avait été complètement négligé jusqu'alors, les romanistes et les canonistes l'avaient étudié, ces derniers s'étaient surtout occupés de l'usure. Le nom de Dumoulin avec son *Tractatus contractuum et usurarum* (1546) mérite d'être cité; mais ce n'est qu'à partir du xvi^e siècle et en Italie, que l'on trouve des auteurs qui se soient spécialisés dans l'étude du droit commercial; parmi eux Straccha, mort en 1580, a écrit un intéressant traité *De mercatura seu mercatore*, publié en 1575 à Venise. Il appartenait à Cleirac de continuer la tradition, de donner à l'étude du droit commercial maritime une importance encore inconnue et d'inaugurer en France une période durant laquelle allaient briller les noms de Jacques Savary, Valin, Emérigon, pour ne citer que les plus importants.

Ainsi qu'on le sait déjà, c'est au moyen de commentaires qu'il a cherché à expliquer les textes. Il faut reconnaître qu'emporté par son érudition et charmé lui-même par son récit, il se laisse parfois entraîner un peu loin de son sujet, mais ses digressions offrent néanmoins de l'intérêt, son bavardage n'est jamais oiseux, il enseigne en se jouant. On regrette sa brièveté dans son étude sur le Guidon. Elle s'explique aisément si l'on songe que ce texte était de date relativement récente et d'une intelligence plus aisée que les Rôles d'Oléron par exemple; son silence doit être considéré comme volontaire, il n'eut pas été embarrassé pour donner de nombreuses explications, les autres parties des Us et Coutumes s'en portent garant.

Que Cleirac ait eu tort de rajeunir le texte, c'est indéniable. Mais ne mérite-t-il pas quelque indulgence si l'on songe que les documents qu'il possédait avaient contracté « des fautes et des souillures avec le temps et ce principalement par l'incurie ou par le peu d'intelligence des copistes et correcteurs des impressions », ainsi qu'il a l'occasion de le remarquer ⁽⁴⁾; et que le sens historique était inconnu. Au lieu de se placer à l'époque à laquelle les textes avaient été écrits, il les jugeait en homme de son temps, ne soupçonnant pas que les mœurs, les institutions avaient pu évoluer au cours des siècles. Quelques infidélités, quelques contre-sens dans la traduction feront-ils oublier les mérites des Us et Coutumes et les difficultés que rencontrait la rédaction d'un ouvrage de ce genre ?

(4) Cleirac, *Us et Coutumes de la Mer*, p. 220.

§ 2. — *L'étendue et la diversité des connaissances de Cleirac.*

L'œuvre de Cleirac est celle d'un juriste doublé d'un praticien. Il ne se borne pas à poser des principes, à en déduire logiquement les conséquences, il fait appel à tous les enseignements qu'une longue carrière a pu lui fournir, son livre est le fruit de l'expérience. Esprit essentiellement pratique, les questions de droit ne sont pas pour lui des règles abstraites, destinées à exercer l'intelligence du juriste, à faire valoir sa virtuosité, elles ont avant tout un but utilitaire, il désire que son œuvre vienne en aide à tous ceux que ces matières intéressent. Il sait à l'occasion discuter doctement les problèmes les plus ardens, mais en général ce n'est pas seulement en praticien et en juriste que parle Cleirac, il a le don de rendre agréable un sujet réputé austère, une vive imagination lui permet d'animer son récit, de saisir le fonctionnement des règles de droit dans la vie courante, de faire surgir à nos yeux dans sa réalité parfois brutale le milieu où elles s'appliquent, et c'est pour cela que son livre, reflet de la réalité, est si divers et si pittoresque.

Il est à peu près inutile d'insister sur l'étude que Cleirac a faite du droit maritime: on a pu voir par l'exposé contenu dans la seconde partie qu'il n'a négligé aucune question; rien de ce qui touche à ce droit, de loin ou de près, ne le laisse indifférent, qu'il s'agisse d'expliquer les caractéristiques d'une institution, les termes qui désignent les diverses parties du navire, le beau et le mauvais temps ou le mal de mer. Comme on a essayé de le montrer précédemment, il ne s'est pas contenté de compiler des textes, mais il les a rendus vivants par des commentaires, commentaires inspirés par le droit romain, les lois étrangères, la jurisprudence, le droit en général et par ses propres réflexions.

Cleirac ne cite pas le droit romain pour faire étalage d'une vaine érudition, mais parce que ce droit lui est familier, il en est imprégné et l'on doit admirer la discrétion avec laquelle il y a eu recours. Le plus souvent il se contente de renvoyer aux textes, s'il les discute ce n'est que pour mieux expliquer une théorie, éclairer une disposition obscure, combattre une règle dont la nouveauté lui paraît dangereuse. Les lois étrangères lui sont connues, qu'il les ait étudiées directement comme les ordonnances de Wisby, de la Ligue anséatique ou celles de Philippe II, ou qu'il se soit contenté de les mentionner, comme le Consulat, par exemple. Il fait facilement du droit comparé, plus hardi en cela que Valin qui, en général, se borne à l'étude de l'ordonnance et annonçant déjà Emérigon. Une chose qui de nos jours paraît banale, mais qui constituait à cette époque une innovation, a été réalisée par Cleirac : rapporter des arrêts, et de cela Valin l'a félicité : « La partie la plus délicate et en même temps la plus dangereuse, étoit celle de Jurisprudence maritime; étude tellement négligée par nos auteurs François que Cleirac est le seul qui nous ait tracé quelques règles pratiques » ⁽⁵⁾. On trouve dans la juridiction de la marine deux arrêts du 11 décembre 1628 et du 15 février 1629, relatifs à des reconusses où Cleirac a plaidé ⁽⁶⁾. Il ne s'est pas cantonné dans l'étude du droit maritime. Il connaît l'ensemble du droit et fait intervenir à propos les dispositions des ordonnances et des anciennes coutumes. Cet auteur joint à l'étude des textes juridiques et de la jurisprudence, celle de la doctrine. Sans cesse reviennent sous sa plume, pour ne citer que les plus connus, les noms de Dumoulin, Guy Coquille, Tiraqueau, d'Argentré, Cujas, Loiseau, Choppin.

(5) Valin, *Commentaire de l'ordonnance de 1681* préface, p. I J.

(6) Juridiction de la marine, note 4 sur l'art. 34.

Mais le jurisconsulte qu'il cite, admire, loue et contredit aussi, est son contemporain Selden (7), dont il combat les prétentions impérialistes lorsque celui-ci affirme que la mer est placée sous la souveraineté des Rois d'Angleterre à l'exclusion de tous autres; et n'y a-t-il pas dans cette contradiction une ébauche de droit international public maritime ? Les Us et Coutumes de la Mer ont permis à Cleirac de consigner en dehors de ses connaissances juridiques ses connaissances historiques, littéraires, linguistiques; il mentionne également ce qu'il sait sur le change et les monnaies.

Lorsque l'histoire doit lui servir à appuyer sa démonstration, il n'hésite pas à y recourir; au sujet des chartes-parties, il fait appel à Grégoire de Tours pour montrer combien était ancienne l'habitude de couper par moitié les parchemins relatant des actes importants (8); ailleurs, c'est Froissart (9) ou Agrippa d'Aubigné (10) qu'il cite; les historiens étrangers, en particulier Loccenius (11), lui sont connus, mais l'étendue de sa culture se manifeste dans les citations nombreuses qu'il fait des ouvrages des écrivains anciens et modernes, français et étrangers. Ce n'est plus seulement le jurisconsulte qui veut avant tout convaincre, mais le lettré qui désire faire partager le plaisir qu'il a trouvé à la lecture de ses poètes favoris. Les noms de Virgile (12), Cicéron (13),

(7) Selden, jurisconsulte et homme politique anglais (16 décembre 1584 et 30 novembre 1654). Son ouvrage principal est celui de *Mare Clausum seu de Dominio Maris*.

(8) Cleirac, note 1 sur l'art. 49 de la juridiction de la marine.

(9) *Termes de marine*, p. 23 et 71.

(10) Note 4 sur l'art. 55 de la juridiction de la marine. On trouve encore mentionné le nom de Villehardouin dans la page 57.

(11) Loccenius (1598-1677), historien et jurisconsulte suédois. Il a été surtout un initiateur en matière d'histoire et de droit.

(12 et 13) *Us et Coutumes de la Mer*, p. 488.

Tacite ⁽¹⁴⁾, Plaute ⁽¹⁵⁾, ne lui font pas mépriser notre littérature du moyen âge lorsque celle-ci lui offre une expression imagée comme dans la farce de Pathelin ⁽¹⁶⁾.

Cleirac, au sujet de la ville de Cahors qui dut à ses usuriers étrangers une réputation exécration, cite Dante qui « en son Enfer loge sous un mesme cercle de malheurs, de souffre bruslant, de supplice, et de peines eternelles, *Sodome et Caors*, avec tous les plus Scelerats, Trompeurs, Barateurs Tacquins, Triquoteurs, Banqueroutiers, Cessionnaires au bonnet verd, Stellionats, Usuriers par mois et par livres, et autres maudits entachez de l'horrible peché contre nature, ennemis conjurez de tout le genre humain » ⁽¹⁷⁾. Ailleurs, il parle du Tasse et de sa Jérusalem délivrée ⁽¹⁸⁾, de l'Arioste et de son Roland furieux ⁽¹⁹⁾.

Bien que les mots paraissent un peu pompeux, il faut néanmoins mentionner les connaissances linguistiques et la science héraldique de Cleirac. Sans compter les explications contenues dans son ouvrage, son traité des Termes de Marine fournit de nombreux renseignements sur le sens et l'étymologie d'une foule d'expressions pour lesquels il se reporte en général au latin, mais surtout à l'italien et à l'espagnol. Sa science héraldique se manifeste dans la dernière partie de ses Termes de Marine : Livrées ou Couleurs des Pavillons des Navires, pour la connoissance et distinction de chasque Nation qui met à la mer. Ce titre assez explicite

(14) *Us et Coutumes de la Mer*, p. 491.

(15) *Us et Coutumes de la Mer*, p. 419.

(16) *Us et Coutumes de la mer*, p. 147, et Cleirac rapporte : « C'est ainsi que les oysons mènent les oyés païstrent comme dit Pathelin en la comédie ».

(17) Cleirac, note sur l'art. 1, chap. 1 du Guidon. Le nom de Dante est encore mentionné dans les *Us et Coutumes de la Mer*, p. 104.

(18) *Termes de marine*, p. 64.

(19) Note 2 sur l'art. 33 de la juridiction de la marine.

dispense de s'étendre davantage sur ce sujet malgré le plaisir que l'on aurait à suivre l'auteur dans ses développements.

Les questions de banque, de monnaie et de lettre de change ont particulièrement intéressé Cleirac. Le Guidon fournit quelques notions très précises sur ces matières dans l'étude desquelles s'est exercé l'esprit de notre auteur et où il apporte la même pénétration que dans celles du droit maritime. Les lettres de change sont, selon lui, une invention des Juifs, qui prit naissance lorsque ceux-ci furent chassés de France sous Philippe-Auguste. Il connaît très bien le mécanisme de cette institution, indique les avantages qu'elle présente et dans son livre de l'Usance du Négocio, il dévoile quelques-uns des signes secrets contenus dans le libellé des lettres de change et qui permettent aux banquiers de communiquer entre eux à l'insu du client ⁽²⁰⁾. Les monnaies ont sollicité son attention; il s'occupe non seulement de la valeur intrinsèque des ducats, livres, gros, sterlins, mais encore de leur cours par rapport aux monnaies étrangères, autrement dit du change manuel, ce qu'il appelle le « *pair et la-touche* » qu'il est utile de connaître, « car de s'abuser au prix-

(20) *Usance du Négocio* : « Si l'écriture est estenduë, c'est tacite avertissement que le Banquier qui l'a écrite est au propre ou au point de faire faillite. » La date et la somme fournie doivent être écrites en chiffres arabes, sans cela la lettre « seroit suspecte de faux et sujette à refus ». *Usance du Négocio*, p. 63. Le Guidon, chap. 14, porte pour titre : « La réduction des paiements d'un pays à un autre. » Le chap. 1, art. 3, s'occupe de lettres de change et du transport de deniers

On ne doit pas considérer comme exacte l'origine attribuée par Cleirac aux lettres de change, néanmoins sa conception a survécu jusqu'au xix^e siècle. Des études faites à cette époque ont permis de saisir les rapports qui apparentent les lettres de change à d'autres institutions telles que : le prêt à la gross et le contrat de commande. Ces études sont l'œuvre de l'école allemande, Huvelin, dans son *Histoire du droit commercial*, p. 102, cite les noms de Götz et Schaps qui ont écrit sur l'Histoire de l'endossement, Grasshoff sur l'Influence du droit musulman sur le change médiéval et enfin Neubecker.

courant et du change à chasque foire, comme on a veu cy devant augmenter à tous momens le prix des especes d'or nonobstant les Edicts : c'est se fonder sur la disette et la nécessité du peuple, ce n'est qu'incertitude, et grand matiere aux usuriers, Juifs, Roigneurs, Billonneurs, à faire leurs besoignes » ⁽²¹⁾. Cleirac n'ignorait rien de ce qui touche l'usure; les banques, et il fait une étude détaillée de leur histoire en Europe; la première d'entre elles serait la Banque de Venise. Il reconnaît que « la banque traitée avec honneur, et par ordre droiturier et légal, est grandement utile et secourable au negoce » ⁽²²⁾. Ces quelques indications suffisent à montrer qu'il ne s'est point borné à l'étude du droit maritime et que les manifestations de la vie économique l'intéressaient ^(22 bis).

§ 3. — *Le pittoresque des Us et Coutumes de la Mer.*

Si les Us et Coutumes ont permis à leur auteur de montrer l'étendue et la diversité de ses connaissances, l'examen

(21) Cleirac, note sur l'art. 1, chap. 14 du Guidon.

(22) Cleirac, note sur l'art. 1, chap. 1 du Guidon. Dans son livre sur l'*Usance du Négocé*, Cleirac distingue deux variétés de Banques publiques appelées par les Italiens, *Monti d'imprestita et Monti di pieta*. Il fournit également des détails intéressants sur la Banque publique d'Amsterdam. *Usance du Négocé*, p. 111, 112, 134, 135.

(22 bis) Cleirac s'est occupé des foires et des privilèges dont elles étaient dotées (art. 52 de la juridiction de la marine) et dans sa note sur l'art. II, chap. 14 du Guidon, il mentionne les délais accordés aux débiteurs pour leurs paiements aux foires de Lyon qui avaient lieu quatre fois par an. Les foires et les personnes qui s'y rendaient jouissaient de certains privilèges. Ceux-ci s'expliquent par l'origine de cette institution et la formation du droit commercial. Les sociétés primitives d'abord fermées, en se développant, ont vu se multiplier leurs besoins et se produire une division de travail tous les jours plus grande. On a compris l'intérêt qu'il y aurait à échanger avec d'autres groupes les produits du travail, mais il a fallu faire cesser, au moins pour un temps et sur un espace déterminé, les luttes

critique de cet ouvrage ne serait pas complet et il perdrait sa physionomie véritable si l'on ne faisait état de la fantaisie ou plus exactement du caractère pittoresque qu'il présente. Cleirac a été considéré comme un fantaisiste, ce terme comporte une nuance péjorative que rien ne saurait justifier; doit-on lui appliquer ce qualificatif parce qu'il ne s'est pas borné à faire un exposé aride des matières qu'il voulait traiter, son œuvre perd-elle de sa valeur, parce qu'au lieu d'être impersonnelle elle laisse deviner l'homme, peut-on lui en vouloir d'avoir pris plaisir à son récit, d'avoir suivi une route un peu longue mais combien plus agréable, en un mot doit-on lui reprocher de n'avoir pas été ennuyeux ? Il anime son exposé de digressions qui traitent de l'état social, des crises vinicoles aussi bien que des mœurs des baleines ou des coutumes locales. Alors qu'en apparence il semble entraîné par son imagination, en réalité il a le désir d'instruire, jamais il ne se laisse aller à bavarder sans y avoir été amené par son sujet; et toujours on retrouve son esprit curieux, avide de vérité et en même temps observateur et réfléchi.

A qui veut bien y prêter attention, les Us et Coutumes de la Mer renseignent sur l'état social, en particulier sur la situation des étrangers et des Juifs. Cleirac était bien placé pour parler des étrangers, car ceux-ci, la plupart commissionnaires en vins, formaient une importante colonie installée aux Chartrons, composée d'Anglais, de Hollandais, d'Allemands et d'Italiens et d'une majorité de Flamands; les Italiens étaient surtout des banquiers et des changeurs. La France leur était, paraît-il, plus hospitalière que les autres

constantes qui régnaient entre eux; c'est ainsi que sont nés les marchés et les foires. Les marchands étaient assurés de n'avoir à subir aucune hostilité. Voir sur ces questions, Huvelin, *Histoire du droit commercial*.

pays ⁽²³⁾; pendant des siècles le commerce était resté entre leurs mains, surtout des Juifs et des Italiens, plus communément appelés Lombards; ce n'est qu'à partir du x^v^e siècle qu'il fut pratiqué par les nationaux, sans préjudice néanmoins des privilèges qu'obtinrent encore les étrangers, tels que les Castellans, les Espagnols, les Catalans dans diverses villes du Royaume : La Rochelle, Rouen, Caen, Toulouse par exemple. Mais ils se montrèrent ingrats; « la France, et particulièrement la province de Guyenne sont ordinairement mal traitées par ceux qui ne peuvent subsister sans son aide, et notamment au commerce, par quelques marchands et commissionnaires Anglois, Flamans et Portugais, refugiez et habitans dans le pays » ⁽²⁴⁾. La ville de Bordeaux se vit obligée, pour mettre un terme à leurs fraudes, de placer « la direction du commerce » dans les mains des corratiers qui furent chargés de surveiller toutes les transactions intervenues avec les étrangers, rien ne devait se faire sans leur intermédiaire et la surveillance de cette compagnie. Les corratiers ne furent pas à la hauteur de leur tâche, l'ambition de devenir officiers royaux fut cause de leur perte. Bientôt ils ne furent plus qu'une charge pour la ville et la « Province

(23) Cleirac : « Les estrangers ne sont pas tant favorablement traités ailleurs comme en France, ce que les envieux mesmes sont contrains d'admirer et d'avouer. » Note 10 sur l'art. 2 de la juridiction de la marine.

(24) Cleirac, note 12 sur le même article. Dans son livre *l'Usance du Négoce*, Cleirac parle des « courratiers du change », qui ont pour mission de renseigner et guider les personnes peu habituées au maniement des lettres de change et qui bien souvent s'instruisent à leurs dépens; « c'est pourquoy par précaution aux villes de grand commerce il y a d'ordinaire des Sensals, ou courratiers du change intelligens à l'usance et l'intrigue du Négoce de la Banque. Lesquels courratiers sont établis pour donner fidelement leurs avis à ceux qui les consultent, de l'observance pratiquée audit lieu sur semblables matières, de la probité, ou solvabilité des traitans sur l'Emplete désirée, à quel Marchand ou Banquier il convient s'adresser pour le mieux ou le plus assuré. » *Usance du Négoce*, p. 36.

ne s'en porte pas mieux » (25). Cleirac en conclut qu'il serait nécessaire de prendre exemple sur les Anséatiques, de supprimer les corratiers et de se méfier des commissionnaires étrangers dont la durée du séjour dans notre pays devrait être strictement limitée, « tenant pour certain qu'en quelque façon que cette sorte de gens portât le pied en aucun lieu, en intention d'y pratiquer le commerce, ils y entrent en Renards, et y resident en Espions, pour reconnoître la foiblesse et la nécessité du pays, pour y fonder et bastir leur fortune par finesse et supercherie sur les ruines d'iceluy; et finalement ils sortent en Loups ravissans par interversion et banque-route » (26). Cleirac ne se montre pas très tendre pour les Juifs en raison de l'usure que beaucoup d'entre eux pratiquaient et il reconnaît que leur condition est misérable alors que leurs élèves les Lombards avaient su s'attirer, pour un temps du moins, la considération et l'estime publique, « ou c'est que les Juifs vivoient odieux, traitez en faquins, et ridicules, continuellement dans le mespris et la contumelie, marques d'un bonnet jaune, harcelez des pages et lacquais à tous rencontres » (27).

On trouve dans les Us et Coutumes des considérations sur les crises vinicoles en Guyenne, cette province jadis enrichie par ses vins est appauvrie en raison du prix élevé des frais de culture et des « injures du ciel, n'y ayant plante si fragile ou plus sujette que la vigne » (28); et si la récolte est bonne la mévente empêche le propriétaire de trouver un dédommagement; ne croirait-on pas entendre les doléances des viticulteurs d'aujourd'hui ?

(25) Cleirac, note 23 sur l'art. 2 de la juridiction de la marine.

(26) Cleirac, notes 25 et 22 sur l'art. 2 de la juridiction de la marine.

(27) Cleirac, note sur l'art. 1, chap. 1 du Guidon.

(28) Cleirac, note 1 sur l'art. 20 des Rôles d'Oléron.

La pêche des baleines dans le golfe de Gascogne a permis à Cleirac de donner des renseignements sur leur taille « gigantesque » et leur corpulence « monstrueuse », sur leurs diverses espèces dont l'une, formée par les *Physeters* ou souffleurs, est d'une capture plus difficile que celle des autres sur l'amour des mères baleines pour leurs baleinons, « ces jeunes folastres discollez et mal advisez, au lieu de suivre la flotte par la droite route en haute mer, ils eschappent par costé et se divertissant en poussant sur la Coste sablonneuse de Guyenne... se jettent au destroit dans la mer Mediterannée, pour s'egayer et prendre leur plaisir ». Aussi les mères baleines inquiètes sont obligées de les suivre et pour les ramener dans la droite route « quand l'appetit de tirer à la tétine prend le balenon la mere s'en fuit vers le plus profond... Toutesfois en fuyant elle n'abandonne pas l'affection maternelle; car à peu de resistance ou de chemin elle se rend et souffre le balenon lequel se rassasie, et tout aussi tost retourne à sa debauché, à laquelle la baleine le suit tousjours de prez, comme mere abusée ne s'en pouvant separer » ⁽²⁹⁾. Il redresse en passant quelques erreurs des naturalistes, explique avec minutie la manière dont la pêche se pratique et les difficultés qu'elle présente, indique la façon dont se répartissent les bénéfices qu'elle procure, et les divers produits que fournissent les baleines : barbes, huile et « la drogue nommée *Sperme de baleine*, qui n'est autre chose que le cerveau de la beste, duquel ils (les Basques) remplissent des thonneaux, le puisant dans le crane avec des poilons ou cueüilleres : les Droguistes l'extraignent, le lavent, et le preparent en sorte qu'ils le rendent blanc comme neige ou fleur de sel, excédant toute autre blancheur : ce qui sert pour

(29) Cleirac, notes 20, 22 sur l'art. 44 des Rôles d'Oléron.

faire du fard excellent, et l'on nômé *Sperme* à l'intention des femmes et filles qui s'en servent » ⁽³⁰⁾. Qui'eut osé espérer trouver des recettes de beauté dans un livre de droit ? Les Basques étaient particulièrement habiles à cette pêche et se hasardant sans cesse plus loin sur l'Océan pour capturer de nouvelles proies, ils avaient découvert l'Amérique cent ans avant Christophe Colomb ⁽³¹⁾. Leurs succès firent naître la jalousie des Anglais qui leur suscitèrent de nombreux ennuis ⁽³²⁾, voulant les empêcher de débarquer en Islande, au Groënland, mais ils tournèrent toutes ces difficultés en dépeçant les baleines à bord; Cleirac donne de curieux détails sur cette cuisine et les soins qu'elle nécessite ⁽³³⁾.

Ces divers renseignements sont confirmés par Valin qui ajoute : « Quoique son stile soit difficile à supporter, on ne laisse pas de prendre beaucoup de plaisir à cette lecture » ⁽³⁴⁾. Les Us et Coutumes relatent certaines coutumes particulières à Bordeaux; nous mentionnerons celle de la branche de cyprès dont devait se munir chaque capitaine de navire qui quittait le port, « la branche de Cyprès, que les Anglois souloient payer volontairement au Maistre garde de la forest du Cypressa, qui est à la volte ou au travers de Bourdeaux, lors que les Roys d'Angleterre estoient Ducs de Guyenne : ce qu'ils faisoient pour emporter une branche, et la faire voir en leur pays, où c'est que la terre ne produit, ny ne nourrit pas de tels arbres. Cette curiosité des Anciens a depuis passé en coustume ou redevance; tout ainsi que la branche ou feuille de Palme que rapportent les Pelerins

(30) Cleirac, note 9 sur l'art. 44 des Rôles d'Oléron.

(31) Cleirac, note 40 sur l'art. 44 des Rôles d'Oléron.

(32) Notes 43 à 46 sur l'art. 44 des Rôles d'Oléron.

(33) Cleirac, notes 46 à 51, art. 44 des Rôles d'Oléron.

(34) Valin, *Commentaire de l'ordonnance de 1681*, t. 11, p. 740.

quand ils reviennent du voyage de Hierusalem » ⁽³⁵⁾. Cleirac apprend que les cordonniers avaient l'habitude de mal-traiter les « titres de leur frerie, ils n'ont point d'Arrest ou de contract dans les archives d'icele, qui ne soit partis ou coupez par grands scissures ou tranchées de ganivet bien affilé » ⁽³⁶⁾; il donne les Statuts et règlements du port de Bordeaux, relatifs aux ancres cachées ⁽³⁷⁾ et l'on trouverait encore d'autres coutumes locales, ne serait-ce que le supplice de la cale, mais il convient de se limiter ⁽³⁸⁾.

L'esprit curieux de notre auteur est sans cesse sollicité et il ne peut résister au désir de rechercher l'origine de la poudre à canon, « cette maudite invention qui devoit estre supprimée en sa naissance » et qu'un Allemand, « personnage de petite estoffe, et de basse condition en, descouvrit le secret fortuitement et sans l'avoir premedité » ⁽³⁹⁾. Il relate les premiers essais qui furent faits, sans grands succès d'ailleurs, par les Vénitiens en 1380, alors en guerre avec les Gênois; peu à peu des progrès furent réalisés, des engins nouveaux créés, qui firent oublier les anciens tels que Bombardes, Cardinales, Murlais, Passevolâs, Verteuils ou Saultereaux. Cleirac constate que l'on n'est pas encore bien fixé sur les dimensions à donner aux canons et distingue les pièces d'artillerie de fonte verte telles que le canon et la couleuvrine, de celles de fer coulé ou battu dont les dimensions variaient au gré des ouvriers et des acheteurs; il s'occupe aussi de ce qu'il appelle « l'artillerie pour la chasse » et donne la préférence aux fusils sur les roüets ⁽⁴⁰⁾.

(35) Cleirac, note sur l'art. 53 de l'ordonnance de Wisby.

(36) Note 1 sur l'art. 19 de la juridiction de la marine.

(37) Notes 1 et 2 sur l'art. 15 des Rôles d'Oléron.

(38) Cleirac, notes sur l'art. 31 des Rôles d'Oléron.

(39) Notes 1 et 2 sur l'art. 55 de la juridiction de la marine.

(40) Cleirac, notes sur l'art. 53 de la juridiction de la marine.

Enfin, les Us et Coutumes de la Mer citent, bien souvent, les noms des personnages marquants de la magistrature, tels les présidents de Nesmond, de Gourgue, d'Assis, d'Aguesseaux, sans compter les avocats et permettraient, si l'on voulait, de retrouver la société bordelaise de cette époque, ainsi que la physionomie de certaines parties de la ville. Parfois, en un court croquis, un coin de Bordeaux est évoqué. « Entre l'Estey nommé *de fines terres*, et la porte de ville nommée Despau, et le Port, l'Ancrage et le sit des navires qui sont au fret, qui chargent ou deschargent : de la Porte Despau jusques à la porte du Caillau; est l'abri de la rade des vaisseaux pour hyverner : à suite et devant le Pont Saint Jean, est le sit et l'abordemêt des barques chargées d'Oranges, de Citrons, de Bled, de Legumages et de Poisson salé, sec ou verd : ceux de sel aux Salinieres et finalement à la Grave est la retraite des vaisseaux qui en besoin de radoub, ou des œuvres de marée » (41). En d'autres endroits sont dépeints les quais grouillants de vie, avec les mesureurs de sel et les compteurs de poisson qui s'affairent pour décharger les navires; ici des matelots embarquent des pièces de vins destinées aux pays du Nord et essayent d'en dissimuler une dont le contenu sera vidé « prestement en un tour de main dans leurs barils » et les débris du fût seront jetés dans la rivière (42); là des curieux se pressent autour de la statue de Sainte-Catherine au-dessous de laquelle se trouve une affiche annonçant la vente prochaine d'un navire (43), et au-dessus de tout ce mouvement, ce bruit, flotte la bonne « odeur de la roisserie » qui s'échappe des

(41) Cleirac, note 3 sur l'art. 45 des Rôles d'Oléron.

(42) Note 5 sur l'art. 44 des Rôles d'Oléron.

(43) Cette Statue était située « sur un plier proche l'embarquement des Salinières), en effet, *frequentioribus locis* », juridiction de la marine, note 43 sur l'art. 5.

nombreux cabarets et tavernes bordant la rivière et qui est « capable de donner le degoust des chaudieres, ou de la cuisine et mets des navires, de leurs biscuits sans sel, et de leur rance et salée pitance » (44).

Il convient de dire quelques mots de la langue de Cleirac. Son style est parfois lourd, mais il ne manque pas de verve et sait trouver le terme incisif; le mot propre ne l'effraie pas, les expressions pittoresques, voire hardies, abondent, comme on a pu en juger par les nombreuses citations contenues dans cet exposé. Cependant comment ne pas citer « la vermoulure » des commerçants étrangers (45), les « suposts » du négoce (46), la « vermine » que constituent les banquiers guelfes (46) et les habitants qui « furent imbus et marinés des nouvelles opinions de la Religion prétendue réformée » (47). Enfin ce dont il convient de féliciter Cleirac, c'est d'avoir abandonné le latin. Durant la Renaissance qui, à Bordeaux, avait brillé d'un vif éclat et produit une intense floraison de poésies latines, la Pléiade avec Du Bellay, avait pris la défense de notre langue que Malherbe cherchait à épurer. La voie était donc ouverte, mais ne fallait-il pas une certaine hardiesse pour écrire un ouvrage juridique dans notre idiome national ? Que le français n'en soit pas toujours très pur, c'est indiscutable, mais est-ce entièrement la faute de l'auteur, n'est-elle pas imputable, au moins pour une grande part, à l'absence de souplesse de la langue dont il faisait usage ?

(44) Cleirac, note 1 sur l'art. 20 des Rôles d'Oléron.

(45) Cleirac, note 14 sur l'art. 2 de la juridiction de la marine.

(46) Cleirac, note sur l'art. 2, chap. 1 du Guidon.

(47) *Us et Coutumes de la Mer*, p. 558.

§ 4. — *Le succès de l'œuvre de Cleirac, son influence.*

La preuve la meilleure de la valeur et de l'opportunité des *Us et Coutumes de la Mer* est fournie par leur immense succès dont l'écho se retrouve dans les poésies insérées en tête de l'édition de 1661 et dont voici, à titre d'exemple, un sonnet

A Monsieur de Cleirac, Avocat au Parlement, sur son beau livre des Us et Coutumes de la Mer.

Pour voir de l'Océan les merveilleux Abymes
Nous n'avons jamais eu qu'un chemin obscurcy,
Mais ton Phare, Cleirac, nous manifeste icy
De ce vaste élément les effets plus sublimes.

Ton dessein convenable aux Ames magnanimes
Ayant des Nautonniers le travail accourcy.
Donne admirablement l'Ame aux Loix Maritimes,
Où rien plus ne paroist qui ne soit éclaircy.

Il semble que Thétis t'aymant plus que Pelée
T'a montré les secrets de son Onde salée
Conduisant ton Esprit de l'Aube à l'Occident,

Pour des Mers et des Cieux te dépeindre l'Image,
Et que pour nous tracer un si parfait Ouvrage
Neptune dans ta main a posé son Trident.

GAY.

Les autres poésies écrites en latin ne sont pas moins élogieuses ⁽⁴⁸⁾

Malheureusement, le nom de Cleirac fut éclipsé par ceux plus illustres de Valin et d'Emérigon; mais son ouvrage n'en

(48) On ne peut voir dans ces poésies quelque peu dithyrambiques, le désir de flatter l'auteur des *Us et Coutumes de la Mer*, qui était mort, comme on le sait, en 1687.

avait pas moins rendu de grands services, en particulier aux rédacteurs de l'Ordonnance de 1661, auxquels il offrait une ébauche de l'œuvre qu'ils allaient édifier. Peut-être l'ordonnance aurait-elle été moins parfaite sans Cleirac; n'a-t-elle pas souvent consacré les solutions des Us et Coutumes de la Mer, n'a-t-elle pas traité absolument les mêmes matières et réuni comme il l'avait fait, le droit privé et le droit administratif maritime, n'est-ce pas le même désir d'apporter de l'ordre, de synthétiser des notions éparses et diverses, qui a animé ses rédacteurs et l'auteur des Us et Coutumes ? Valin donne indirectement le témoignage de l'influence exercée par celui-ci, lorsqu'il reproche sans cesse au premier commentateur de l'ordonnance, Pierre de Merville ⁽⁴⁹⁾, de n'avoir pas su se servir des Us et Coutumes ⁽⁵⁰⁾ pour expliquer les dispositions de l'Ordonnance de 1681, c'est donc la preuve que l'ouvrage de Cleirac était la meilleure explication de ce texte ⁽⁵¹⁾.

Valin a emprunté à Cleirac son procédé des commentaires, il n'a pas dédaigné faire appel à son autorité et il se montre équitable envers lui, lui dispensant l'éloge et le blâme : « ce n'est pas tout; il faut encore avoir recours aux divers auteurs qui ont traité ces matières, et ce n'est pas la partie la moins rebutante de cette étude, parce que, communément, ce qu'il y a de bon dans ces auteurs est noyé dans un fatras

(49) *Pierre de Merville*, Paris 1714, 1 vol. in-4°.

(50) « Tout ce que le commentateur a observé sur cet article » (1^{er} 8°, du liv. 3, tit. 9), il l'a tiré des notes de Cleirac, art. 34 de la juridiction de la marine, mais il s'en est servi si mal, que ne s'entendant pas lui-même... » Valin, *Commentaire de l'ordonnance de 1681*, t. 2, p. 236.

(51) Valin reproche à Pierre de Merville d'avoir pillé Cleirac sans en rien dire : « Le commentateur a pris sans en rien dire à son ordinaire des notes sur ce jugement d'Oléron, ce qu'il a observé sur le présent article. » « Le commentateur qui, du reste, n'a fait que copier Cleirac sur le vingt-sixième article du jugement d'Oléron. » Valin, *Commentaire de l'ordonnance de 1681*, t. 1, p. 380 et t. 2, p. 543.

d'inutilités ou d'érudition factueuse. Je n'en excepte pas même Cleirac, le seul auteur François que nous ayons en ce genre, comme je l'ai déjà dit, quoique pourtant il y ait plus à profiter avec lui qu'avec les jurisconsultes étrangers autre toutefois que Casaregis ⁽⁵²⁾, dont les décisions sont plus conformes à nos mœurs, à nos usages en général et à la droite raison » ⁽⁵³⁾. Emérigon n'a point, lui non plus, renié Cleirac, et très souvent s'est reporté à ses commentaires dans son traité des assurances ⁽⁵⁴⁾. Enfin, on peut ajouter sans trop de témérité que les Us et Coutumes, par l'intermédiaire de l'Ordonnance de 1681, ont inspiré les rédacteurs du Code de commerce.

L'importance et les qualités de l'œuvre de Cleirac ne doivent pas empêcher de reconnaître qu'elle n'est point parfaite, mais ses défauts doivent bien souvent être attribués plutôt à l'époque où vivait l'auteur et à la nouveauté de son entreprise qu'à lui-même. Il ne se serait pas étonné de l'oubli dans lequel elle est tombée et aurait dit avec une nuance de mélancolie, « telle est la loi de l'inconstance du monde, tant sur les choses que sur le langage et les simples paroles » ⁽⁵⁵⁾. Il resterait encore beaucoup à dire sur les Us et Coutumes de la Mer, à chaque lecture on trouve des idées nouvelles, il s'en dégage ce charme des vieilles choses et de la vie passée auxquelles on trouve tant d'attrait peut-être, simplement, parce qu'elles ne sont plus. Et s'ils ont paru parfois arides et ennuyeux, ce n'est pas leur auteur qu'il faut blâmer, mais la maladresse et l'insuffisance des explications qui ont essayé de les faire connaître.

(52) Casarégis, né à Gênes, 8 août 1670, mort à Florence le 9 août 1737.

(53) Valin, *Commentaire de l'ordonnance de 1681*, préface, p. xv.

(54) « Les jugements d'Oléron se trouvent dans la première partie des *Us et Coutumes* de la compilation de Cleirac, qui les a accompagnés d'un commentaire excellent. » Emérigon, *Traité des assurances*, préface, p. x.

(55) Cleirac, note 13 sur l'art. 58 de la juridiction de la marine.

CONCLUSION

Les développements qui précèdent ont permis de se rendre compte de la physionomie du droit maritime antérieur à l'ordonnance de 1681; et presque malgré soi l'on est amené à se demander de quelle façon et dans quel sens ce droit a évolué; quels sont, à l'heure actuelle, ses sources et ses caractères, quelles institutions il régit ?

A cette époque le droit maritime était essentiellement coutumier, les textes qui le constatait trouvèrent leurs expressions dernières dans les Us et Coutumes de la Mer. Avec l'ordonnance de 1681 et surtout avec le Code de commerce, la source du droit maritime fut la loi écrite, mais durant le xix^e siècle, les progrès techniques réalisés ont provoqué une évolution rapide de ce droit et les textes du Code, bien que modifiés par plusieurs lois, n'en sont pas moins vieillis et insuffisants; aussi la coutume a-t-elle repris son empire mais son développement est contrarié par une nouvelle source beaucoup plus puissante constituée par le droit corporatif qui trouve son expression dans les connaissements types et les contrats d'assurance types. Les conventions internationales comme celles d'York et d'Anvers, sont aussi une des sources du droit maritime moderne

Ces conventions internationales posent la question de savoir quel est le caractère de ce droit. Du temps des Rôles d'Oléron et dans les siècles qui suivirent, il était international, le même dans toute l'Europe occidentale, soit que ces

Rôles fussent observés dans leur texte véritable, soit d'après les copies ou les imitations, comme l'ordonnance de Wisby ou les jugements de Damme, par exemple. Mais à mesure que les pays prirent conscience de leur individualité, que le pouvoir royal se fortifia, le droit maritime devint un droit national, en particulier en France, et sous l'influence de Colbert. Au *xix^e* siècle, les juriconsultes ont pensé, et les règles d'York et d'Anvers en sont la preuve, qu'il pourrait redevenir international. Ce n'est pas le lieu de discuter l'intérêt qu'offrirait l'unification de ce droit, les difficultés qu'elle rencontrerait, mais il est curieux de noter cette tendance qui semble un progrès et n'est qu'un retour en arrière. Le droit maritime avait à ce moment une vie propre, distincte de celles des autres branches du droit, alors que de nos jours les juriconsultes repoussent en général, ce qu'ils appellent le particularisme du droit maritime et font de celui-ci une branche du droit privé.

Son évolution ne se remarque pas seulement dans ses sources et ses caractères. Elle se manifeste aussi dans les institutions : certaines ont complètement disparu comme la Course ⁽¹⁾ ou tendent à perdre tous les jours de leur importance, tel que le prêt à la grosse; d'autres, en conservant le même nom, se sont transformées; on voit, en effet, le contrat d'affrètement qui, d'un contrat de location est devenu un contrat de transport; enfin, des institutions telles que l'assurance, se sont prodigieusement développées.

Au cours du siècle dernier, les assurances ont été appliquées à des objets nouveaux; alors que le Guidon interdisait l'assurance sur la vie, celle-ci a pris une très grande ex-

(1) La Course a été supprimée en France en 1823 et une déclaration du 16 avril 1856, acceptée de 1856 à 1866 par 34 Etats, l'a abolie définitivement.

tension; il s'est produit une transformation dans la notion des valeurs assurables consacrée par la loi du 12 août 1885, qui a permis d'assurer le fret espéré ou le profit espéré. Les règles sur la protection des gens de mer, dont on trouve les premiers germes dans les Us et Coutumes, se sont développées au point de donner naissance à une nouvelle branche du droit : la législation industrielle, et sans cesse s'appliquent à de nouvelles catégories de travailleurs. Le rôle du capitaine a changé à certains points de vue, en particulier en ce qui concerne ses fonctions commerciales; alors qu'il accomplissait d'une manière effective des actes de commerce, aujourd'hui ceux-ci se bornent à des opérations matérielles et juridiques, comme par exemple veiller à ce que le navire soit pourvu de tout ce qui lui est nécessaire ou le vendre en cas d'innavigabilité légalement constatée.

Certaines institutions ont été créées depuis cette époque, parmi lesquelles l'inscription maritime, œuvre de Colbert qui mit fin au système de la presse; la mutation en douane établie par la loi du 17 Vendémiaire an II, et enfin l'hypothèque maritime de la loi du 10 décembre 1874 remplacée par la loi du 10 juillet 1885, est venue organiser le crédit maritime mais n'a pas donné tous les résultats que ses rédacteurs en avaient espéré; à l'heure actuelle celui-ci est mieux réalisé par le crédit documentaire où le connaissance joue un rôle primordial. Enfin, on ne saurait passer sous silence les clauses d'irresponsabilité qui ont une si grande importance dans le droit maritime moderne. Les Rôles d'Oléron

(2) L'ordonnance du 22 septembre 1668 est à la base de cette réforme; des modifications à ce système furent apportées par Choiseul en vertu d'une décision du 25 février 1765, qui marque une évolution vers les rôles nominatifs, évolution consacrée par l'ordonnance du 31 octobre 1784. La loi de brumaire an IV est venue réglementer l'inscription maritime. Elle a été remplacée par la loi du 24 décembre 1896, toujours en vigueur.

sont muets sur ce point; ils ne parlent jamais que du patron et des chargeurs et ne s'occupent pas de savoir sur qui pèse la responsabilité lorsque le patron n'est pas propriétaire du navire et si ce dernier avait le droit de se décharger de toute responsabilité dans ce cas. L'ordonnance de 1681 limitait la responsabilité des propriétaires ⁽³⁾, mais il ne s'agissait que de la responsabilité légale, la responsabilité conventionnelle ne paraît pas avoir été envisagée ⁽⁴⁾.

Le Code de commerce permit aux propriétaires de faire abandon du navire et du fret ⁽⁵⁾ et le capitaine fut tenu de ses fautes ⁽⁶⁾. Mais durant le xix^e siècle, avec le développement de la navigation à vapeur et de la concurrence qui entraînait une diminution du prix des frets, les armateurs ont essayé de s'exonérer de certains risques; de là sont nées les clauses de non-responsabilité, telles que la négligence-cause et la clause de non-responsabilité des fautes personnelles de l'armateur, qui ont été consacrées par la jurisprudence de la Cour de cassation, combattues, il est vrai, par celles des tribunaux de commerce. L'opinion de ces derniers semble devoir triompher ⁽⁷⁾.

(3) Ordonnance de 1681, titre des propriétaires, art. 2 : « Les propriétaires de navire seront responsables des faits du maître, mais ils en demeureront déchargés en abandonnant le fret. »

(4) L'ordonnance se contente de dire, titre des assurances, art. 27 : « Si toutefois le changement de route, de voyage ou de vaisseau arrive par ordre de l'assuré, sans le consentement des assureurs, ils seront déchargés des risques; ce qui aura pareillement lieu en toutes autres pertes et dommages qui arriveront, par le fait ou la faute de l'assuré, sans que les assureurs soient tenus de restituer la prime s'ils ont commencé à courir les risques. »

(5) Code de commerce, art. 216

(6) Code de commerce, art. 221.

(7) Voir sur ces importantes questions, le *Traité de droit commercial maritime* de J. Bonnet, p. 498 à 538. Cet auteur est le premier qui ait repoussé la thèse du particularisme admise par tous les théoriciens du droit maritime du xix^e siècle, et notamment par Rippert.

Cet aperçu très rapide sur l'évolution du droit maritime est nécessairement incomplet; ne conviendrait-il, à côté des textes de droit et de la jurisprudence, de mentionner les solutions de la doctrine, mais ce serait sortir du cadre de cette étude. Lorsque l'on voit le nombre des auteurs qui se sont illustrés par l'étude de ce droit, on ne peut s'empêcher de penser à celui qui leur a ouvert la voie, au précurseur qui a pu dire avec raison et dont le vœu a été réalisé :

» Le ciel guide mon cours et me donne à souhait
De seiller un chemin que nul autre na fait » (8).

(8) Cleirac, devise placée au-dessous d'un navire en tête des *Termes de marine*.

Vu : *Le Doyen*,

L. DUGUIT.

Vu : *Le Président de la thèse*,

J. BONNECASE.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :
Bordeaux, le 29 avril 1924.

Le Recteur de l'Académie,

F. DUMAS.

Les vœux exigés par les règlements ne sont donnés qu'au point de vue de l'ordre public et des bonnes mœurs (Délibération de la Faculté du 12 août 1879).



ERRATA

- Page 99, 26^e ligne, *au lieu de* : enrées, *lire* : denrées.
Page 105, 22^e ligne, *au lieu de* : assurés en cas ou, *lire* : assureurs au cas où.
Page 126, 10^e ligne, *au lieu de* : asurance, *lire* : assurance.
Page 166, 20^e ligne, *au lieu de* : affimer, *lire* : affirmer.
Page 195, 6^e ligne, *au lieu de* : n'gnorait, *lire* : n'ignorait.
Page 195, § 3, *au lieu de* : pittoreque, *lire* : pittoresque.
Page 202, 9^e ligne, *au lieu de* : et le Port, *lire* : est le Port.
Page 205, 15^e ligne, *au lieu de* : Oronnance, *lire* : Ordonnance.
Page 205, 18^e ligne, *au lieu de* : Cleirac, *lire* : Cleirac.
Page 206, 1^{re} ligne, *au lieu de* : factueuse, *lire* : fastueuse.
Page 218, 19^e ligne, *au lieu de* : drois, *lire* : droit.
-



BIBLIOGRAPHIE

- VALIN. — Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1661, 2 vol. La Rochelle, 1760.
- EMERIGON. — Traité des assurances et des contrats à la grosse. Édité par Boulay-Paty, 1827.
- PARDESSUS. — Collection des lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle, 6 vol., 1828-1845. De nombreux emprunts ont été faits à cet auteur.
- HUVELIN. — Histoire du droit commercial, 1904 (Extrait de la *Revue de synthèse d'histoire*).
- DESJARDINS. — Traité de droit commercial maritime, 8 vol., 1879-1889 (Introduction historique à l'étude du droit commercial maritime).
- RIPERT (G.). — Droit maritime, 2^e édit., 3 vol., 1922-1923.
- BONNECASE (J.). — Traité de droit commercial maritime, 1922.
- JULLIAN (C.). — Histoire de Bordeaux, 1 vol. in-4°. Bordeaux, 1895.
- COMMUNAY. — L'Ormée à Bordeaux. Bordeaux, 1887.
- CLEIRAC. — *Us et Coutumes de la Mer*, 1^{re} édition, 1647 (les citations faites dans ce texte le sont d'après cette édition).

La 2^e édition, de 1661, est augmentée; on trouve placé entre les articles 21 et 22 de la Juridiction de la marine une : Déclaration du Roy portant Règlement sur le fait de la Navigation, armement de vaisseaux, et des Prises qui se font en mer; à la suite de laquelle est l'acte d'enregistrement daté du 11 mars 1651, signé d'Etienne Cleirac qui remplaçait le lieutenant général de l'amirauté absent (dans le corps de cet acte le nom de Cleirac est orthographié Cleyrac, il en est de même dans la signature). Une autre Déclaration du Roy vient après celle-ci et porte « deffences A Toutes Personnes d'apporter et vendre en ce royaume les biens et marchandises prises en Mer et depredées sur les sujets de Sa Majesté »; l'article 50 de la Juridiction de la Marine est également suivi d'une déclaration du roi qui dispense du guet, des contributions « d'Estapes, loge-

mens de guerre » les marins et les pilotes qui sont au service du roi pendant la durée de ce service.

La 3^e édition des Us et Coutumes de la Mer date de 1671, elle contient les « Nouveaux Edicts, reglemens, Arrests et Jugemens rendus sur le fait du commerce de la mer ».

Les modifications apportées au texte même ne sont pas très importantes (on trouve, par exemple, quelques renseignements complémentaires sur la rage (3^e édit., p. 93), des indications sur la culture du blé au cours des âges en remontant au Paradis terrestre (3^e édit., p. 484 à 499).

CLEIRAC. — *L'Usance du Négoce*, 1659.

— *Le Droit de Coste et le Royal ambre gris* : Il nous a été impossible de nous procurer la date de ces ouvrages, mais par contre il nous a été donné de retrouver dernièrement le manuscrit des Us et Coutumes de la Mer qui est à la bibliothèque de la ville de Bordeaux sous le numéro 381.

Peut-être a-t-il été écrit par Cleirac lui-même, mais si on ne peut se prononcer d'une façon formelle sur ce point, il est vraisemblable d'admettre que les notes et les corrections marginales qui accompagnent ce texte sont de la main de cet auteur.

Les matières contenues dans ce manuscrit sont plus nombreuses que celles étudiées dans les Us et Coutumes de la Mer ; on y trouve sous le titre : Les Mathématiques au service de la navigation du Long Cours, des données sur l'astronomie et la manière de se conduire en mer :

En ce qui concerne les questions qui font l'objet des Us et Coutumes de la Mer, la division tripartite se retrouve dans le manuscrit, mais l'ordre en est quelque peu différent.

Première partie : Juridiction de la marine, suivie des droits et prééminences de l'amiral de France de Fontanon et de la Navigation des rivières de Guyenne et de la Juridiction d'iceles.

Deuxième partie : Cette partie, qui correspond à la première des textes imprimés, comprend comme celle-ci : les Jugemens d'Oleron, les Ordonnances de Wisbuy, les Reglemens de la Hanse Theutonique.

Troisième partie : Elle est constituée par le Guidon, autrement dit : des Coustumes de la mer intitulez le guidon utile et nécessaire des marchands qui metent à la mer.

Le Guidon est suivi du formulaire de la police d'assurance

de Rouen; des ordonnances de Philippe II sur les Assurances de la Bourse d'Anvers et enfin des Assurances d'Amsterdam.

La seule différence notable, comme on pourra s'en rendre compte ultérieurement, entre le manuscrit et les textes imprimés est dans le plan, dans ceux-ci la Juridiction de la marine forme la troisième partie; il faut remarquer aussi que les notices historiques données par Cleirac sur chaque document publiées sont groupées au début du livre au lieu d'être mises avant chacun d'eux.

Entre les feuillets du manuscrit se trouve une courte brochure imprimée ayant pour titre : *Articles et capitulations faictes entre le Tres Chrestien Roy de France et de Navarre et l'Empereur des Turcs*.

Cleirac avait eu l'intention de donner des renseignements sur ce qu'il nomme : les mathématiques au service de la navigation du long cours, mais dans les *Us et Coutumes de la Mer* il a supprimé ces développements; à peine dans le cours de l'ouvrage fait-il quelques allusions à ces questions (1) et dans les *Termes de marine* se contente-t-il de fournir de brèves indications sur la manière de se servir et la description de la boussole, de l'astrolabe, de l'arbalétrille (2). L'auteur indique les raisons qui l'ont détourné de son projet primitif dans une note écrite à côté du titre ci-dessus mentionné, et qui mérite d'être rapportée : « Apres avoir Ebauché ce traite plusieurs Doctes personages ont travaillé sur la mesme matiere et mis en lumiere tant d'Excellens ouvrages et trouve des nouveles Inventions pour dresser les Routes que j'ay estimé devoir arrester ceste pïesse sans la polir pour luy faire veoir la lumière attendu quele ne pourroit paroistre que comme un vieus harinois de Guerre a l'antique. »

(1) *Us et Coutumes de la Mer*, p. 499 où il parle des longues vues « de l'invention de Galilée Florentin ». A la page 13 Cleirac dit : « Le Pilote est le second, lequel pour l'honneur des sciences qu'il professe et pratique, est toujours la seconde personne dans le bord. »

Pages 491, 492, 493, l'auteur indique brièvement que les maîtres et les pilotes doivent connaître l'astronomie, la géométrie, la trigonométrie, les météores, l'arithmétique, la mécanique, la physique, la peinture « en tout cas l'exercice du crayon », et enfin avoir un bon et solide jugement « car ce ne sont pas matières pour des sots ».

(2) *Us et Coutumes de la Mer : Termes de Marine*, p. 13 et 14.

Cleirac avait divisé les questions en deux parties dont nous allons indiquer les titres des chapitres.

Première partie : De la navigation au long cours ; des sciences nécessaires à la navigation ; de la carte ; des cieus ; des poles du Munde ; des Tropiques ; du Meridien, Horizon, Zénith et Nadir ; des Mesures et divisions des cercles célestes ; des latitudes et longitudes du monde ; du soleil ; de la correction du calendrier ; des Tables de la Declinaison du soleil ; des Estoiles fixes ; de l'Estoile de la mer ou du Nort ; Declinaison des Estoiles ; de la Lune et des Marées ; du nombre Dor ; des vents ; signes pronostiques du changement du temps.

Deuxième partie : Du compas ou boussole ; de la navigation de l'aiguille ; de l'astrolabe ; de l'arbalestille ou Baston gradué et de la structure d'iceluy ; de la maniere pour dresser le Baston Gradué Par ordre d'Arithmetique ; de l'usage et service de l'arbalestille ou baston gradué ; Usage du baston gradué à l'angloise ; d'autres sortes de Bastons Gradués.

Cette seconde partie est ornée de gouaches représentant la rose des vents, des personnages en train de se servir des divers instruments astronomiques mentionnés, un bateau ; des croquis et des schémas illustrent le texte et ce n'est pas un des moindres attraits de ce manuscrit qui se termine par les : termes et noms propres des Navires et leurs parties ; Couleurs des Pavillons ou Estendars des Navires de chasque Nation pour se recognoistre et Discerner sur Mer ; Termes ordinaires aus Mariniers pour expliquer le calme et l'orage.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION. — <i>But et intérêt de cette étude. Renseignements que l'on possède sur Cleirac</i>	1

PREMIÈRE PARTIE

Étude externe des Us et Coutumes de la mer.

CHAPITRE I. — <i>La description des Us et Coutumes de la mer</i>	22
CHAPITRE II. — <i>Le contenu des Us et Coutumes de la mer</i>	26
<i>Section I.</i> — Les Rôles d'Oléron	26
<i>Section II.</i> — L'Ordonnance de Wisby	32
<i>Section III.</i> — L'Ordonnance de la Hanse Teutonique	39
<i>Section IV.</i> — Le Guidon	43
<i>Section V.</i> — La Juridiction de la Marine et la Navigation des rivières	45

DEUXIÈME PARTIE

Étude interne des Us et Coutumes de la mer.

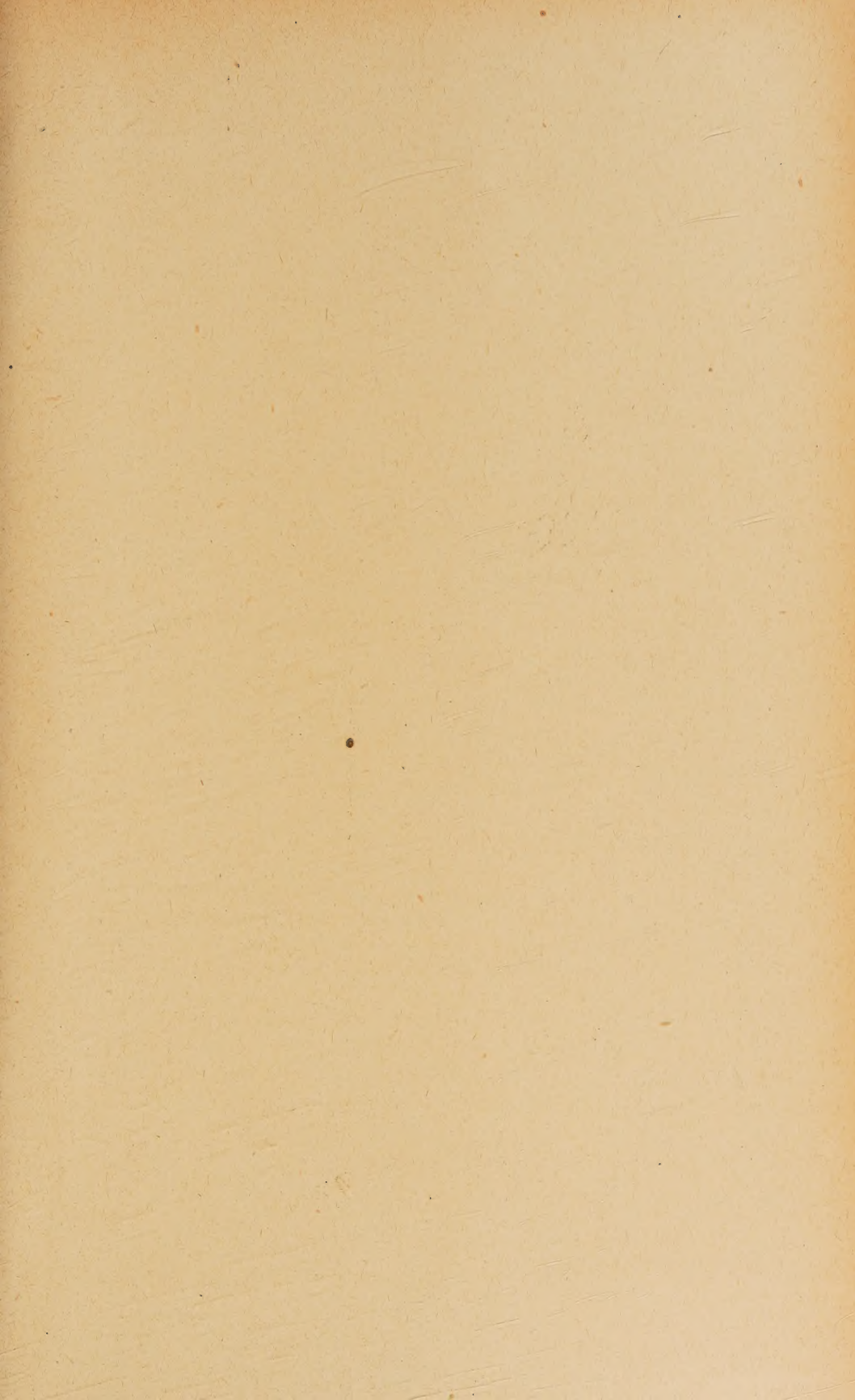
CHAPITRE I. — <i>Institutions concernant les navires</i>	50
CHAPITRE II. — <i>Institutions concernant les gens de mer</i>	58
<i>Section I.</i> — Le capitaine	59
<i>Section II.</i> — Les matelots	67
<i>Section III.</i> — Le pilote, l'écrivain, le chirurgien. Les privilèges des gens de mer	77
CHAPITRE III. — <i>Les contrats maritimes</i>	79
<i>Section I.</i> — Le contrat d'affrètement	79
<i>Section II.</i> — Le contrat d'assurance	84
§ 1. — Définition du contrat d'assurance. Caractères spécifiques et variétés d'assurance	89
§ 2. — Forme du contrat d'assurance. Contenu de la police	93
§ 3. — Valeurs assurables	98

	Pages
§ 4. — Risques assurés. Temps et lieu des risques.....	107
§ 5. — Assurances faites après la perte ou l'heureuse arrivée de la chose.....	119
§ 6. — Ressortiment ou ristourne.....	121
§ 7. — Devoirs de l'assuré à l'arrivée du sinistre.....	124
§ 8. — Le délaissement.....	126
§ 9. — De la prescription en matière d'assurance et des jugements.....	131
§ 10. — Greffier des polices d'assurance.....	133
Section III. — Les avaries et l'abordage.....	135
Section IV. — Le jet et la contribution.....	140
Section V. — Le prêt à la grosse.....	146
CHAPITRE IV. — <i>Institutions concernant le droit administratif mari- time</i>	154
Section I. — L'amiral, ses pouvoirs. Les officiers d'amirauté : compétence et privilèges.....	154
Section II. — Les prises.....	160
Section III. — Les épaves.....	165
Section IV. — Le droit de bris sur les naufrages. Les congés et les rapports.....	170

TROISIÈME PARTIE

Aperçu critique sur l'œuvre de Cleirac en droit maritime.

CHAPITRE I. — <i>Raisons pour lesquelles le nom de Cleirac est tombé dans l'oubli</i>	180
CHAPITRE II. — <i>L'œuvre de Cleirac en droit maritime</i>	186
§ 1. — Les difficultés que rencontrait une œuvre de ce genre : l'état des textes de droit maritime à cette épo- que. L'œuvre des prédécesseurs de Cleirac. Discussion de quelques critiques.....	186
§ 2. — L'étendue et la diversité des connaissances de Cleirac.....	190
§ 3. — Le pittoresque dans les Us et Coutumes de la mer.....	195
§ 4. — Le succès de l'œuvre de Cleirac : son influence....	204
CONCLUSION. — <i>Bref aperçu sur l'évolution du droit maritime depuis la rédaction des Us et Coutumes de la mer</i>	207
BIBLIOGRAPHIE.....	213





BORDEAUX
IMPRIMERIE Y. CADORET
G. DELMAS Succ^r
17, Rue Poquelin-Molière, 17